

NOVEMBRO
DEZEMBRO 2021

Revista de Marinha

www.revistademarinha.com



Portos
& Atividades
Associadas



Diretor: Alexandre da Fonseca
Nº 1024 - novembro/dezembro 2021 - Preço Continente - 5,50 € - PERIODICIDADE BIMESTRAL



Soluções que aproximam o mundo

Comprometidos com o sector onde operamos há 85 anos, apoiamos os nossos clientes e as empresas, apresentando soluções logísticas integradas adequadas a cada momento, a cada necessidade do seu negócio. Das mais simples às mais complexas, combinamos eficiência com rapidez de resposta.

A diversidade e complementaridade das nossas áreas de negócio, aliada à nossa presença internacional em 6 países e 3 continentes, à nossa rede de parceiros e ao conhecimento dos mercados onde operamos, permite-nos ser facilitadores no processo de movimentação das suas cargas, criando oportunidades de crescimento para os seus negócios.

Para além disto, conta com o apoio, local e global, das nossas equipas que diariamente o acompanham.

www.ete.pt



GRUPO ETE
POR FORÇA DO MAR

FUNDADOR

MAURÍCIO DE OLIVEIRA

ANTERIORES DIRETORES

MAURÍCIO DE OLIVEIRA
GABRIEL LOBO FIALHO

EDITOR/DIRETOR

ALEXANDRE DA FONSECA

DIRETOR ADJUNTO

JOÃO RODRIGUES GONÇALVES
LUÍS MIGUEL CORREIA

SÍTIO NA INTERNET

JOÃO RODRIGUES GONÇALVES

COLABORADORES PERMANENTES

ANTÓNIO BALÇÃO REIS
ANTÓNIO PETERS
ARMANDO MARQUES GUEDES
ARTUR PIRES (Setúbal/Sesimbra)
AUGUSTO SALGADO
CARLOS ALBERTO TIAGO (Peniche)
ÉLVIO LEÃO (Porto Santo)
FERNANDO PAIVA LEAL (Leixões)
ISABEL PAIVA LEAL (Leixões)
ISABEL PEREIRA (Faro)
JOÃO BRITO SUBTIL (S. Miguel/Açores)
JOÃO FERNANDES ABREU (Madeira)
LUIS FILIPE MORAZZO (Sotavento/Alg.)
LUIS MONTEIRO (Barlavento/Alg.)
MANUEL OLIVEIRA MARTINS (Viana do Castelo)
MIGUEL VIEIRA DE CASTRO (Sines)
ORLANDO TEMES DE OLIVEIRA
PAULO GAMA FRANCO
REINALDO DELGADO (Póvoa de Varzim/Vila do Conde)
RUI MATOS

Os artigos publicados na **Revista de Marinha** e assinados refletem as perspetivas dos seus autores. Os artigos e fotografias incluídos nesta edição não podem ser reproduzidos sem autorização.



Prefácio

Neste número de final de ano da vossa revista vamos dar uma particular atenção ao setor portuário; temos o gosto de vos apresentar textos relativos a diversos portos, incluindo um proveniente da APRAM, dos Portos da Madeira o que acontece pela primeira vez desde que edito a revista.

Antes de abordar os portos, umas palavras para a crise na *shipping* e para mais uns pontos importantes.

A pandemia COVID 19 fechou fabricas e portos e deixou navios carregados de contentores semanas à espera para descarregar; desorganizou os circuitos logísticos e fez subir significativamente o custo dos fretes. A situação está a normalizar, mas há atrasos na chegada das mercadorias e, naturalmente, o seu preço reflete os custos do transporte.

Por outro lado, o *Plano de Recuperação e Resiliência* inclui fundos que vão permitir reequipar a ENIDH com simuladores e dar um maior impulso às atividades de investigação relacionadas com o mar, o que se aplaude.

Contudo, importa não esquecer as nossas frotas de pesca e de cabotagem para as Regiões Autónomas, envelhecidas e precisadas de substituição, e a nossa Armada, a Briosas, a necessitar de ser reequipada. Os novos “patrulhões” fazem grande falta! De assinalar que os programas atrás indicados poderiam revitalizar o setor da construção naval e ainda contribuir para um aumento das exportações.

O setor portuário mostrou grande resiliência à pandemia, nunca suspendeu a operação. Presentemente o movimento de cargas cresce e está a ter lugar a retoma da operação dos cruzeiros, particularmente na Madeira e nos Açores.

Tem-se realizado investimentos nas infraestruturas portuárias bem como nos seus acessos rodoviários e ferroviários. A JUL – Janela Única Logística – um caso de sucesso, progride a bom ritmo. Em Viana do Castelo, Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Setúbal, Sines, Portimão, Funchal, Lages das Flores e noutros portos dos Açores, estão em curso melhorias, alguns casos novos molhes e terraplenos para parqueamento de mercadorias, noutros dragagens nas barras e canais de acesso e nas bacias de manobra. O reequipamento dos portos não foi esquecido, desde embarcações de pilotos a guindastes e Pórticos de Terminal. Em Sines continuam os trabalhos de expansão do Terminal XXI, tendo sido recentemente lançado pela PSA o concurso para o aumento da área de parqueamento de contentores. A Comunidade Portuária de Sines, por outro lado, começa a movimentar-se para que ali se constitua uma zona franca industrial.

A vossa revista cresceu para 100 páginas e melhorou o seu acabamento. Registam-se aumentos nos custos, da impressão aos correios e ao papel, cujo preço está a subir significativamente. Tendo em atenção a sustentabilidade deste projeto, teremos que proceder no início de 2022 a um pequeno aumento do preço de capa e das assinaturas. Solicitamos desde já a vossa compreensão.

Alexandre da Fonseca
dir@revistademarinha.com

Capa: O navio porta-contentores REBECCA S do armador GS Lines (Grupo Sousa), a navegar no rio Tejo, em aproximação ao Terminal de Santa Apolónia.

(Foto cortesia Grupo Sousa)

ÍNDICE DE ANUNCIANTES

ETE	.....	VERSO DA CAPA
CASA DA SENHORA DO OUTEIRO	.....	04
AVE ROWING	.....	09
OREY TÉCNICA	.....	13
MOBILIFT	.....	15
APSS	.....	17
GRUPO SOUSA	.....	19
GOCLEVER	.....	23
SCMA	.....	25
DYRUP	.....	27
GALP-MARINE	.....	29
AVG	.....	33
NEPTUNE	.....	35
DGRM	.....	37
PRIOR	.....	39
APRAM	.....	41
EID	.....	43
APL	.....	49
PREVINAIVE	.....	51
SDM	.....	53
APDL	.....	55
PORTLINE	.....	57
INDRA	.....	59
PLANETÁRIO	.....	61
LINHAS DE TORRES	.....	63
APS	.....	65
APA	.....	69
CONFORNAULUSA	.....	71
REPSOL	.....	73
BENSAÚDE MARÍTIMA	.....	75
INDUMA	.....	77
REBONAVE	.....	79
MYSTIC CRUISES	.....	81
PENIMAR	.....	83
TECNOVERITAS	.....	85
LINDLEY	.....	87
NAUTIQIATRO	.....	89
EDIÇÕES REVISTA DE MARINHA	.....	91
MUSEU DE MARINHA	.....	93
LOJA DO MUSEU DE MARINHA	.....	95
SEAVENTY	.....	97
RADIO HOLLAND	.....	VERSO DA CONTRA-CAPA
IH	.....	VERSO DA CONTRA-CAPA
ABB	.....	CONTRA-CAPA

Conselho Editorial

António Balcão Reis, Armando Marques Guedes, Augusto Alves Salgado, Carlos Seixas da Fonseca, Daniel de Spínola Pitta, Eduardo de Almeida Faria, Jaime Leça da Veiga, João Rodrigues Gonçalves, Joaquim Bertão Saltão, Joaquim Monteiro Marques, José Ribeiro e Castro, José Rodrigues Pereira, Luís Miguel Correia, Manuel Almeida Ribeiro, Nuno Fernandes Thomaz, Nuno Sardinha Monteiro, Orlando Temes de Oliveira, Teófilo Pires Tenreiro e Victor Gonçalves de Brito.

Sumário

ATUALIDADE NACIONAL

ENIDH CELEBROU O SEU 97º ANIVERSÁRIO	5
FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE VELA – ELEIÇÕES 2021	6
DGRM RECEBE VISITA DA DIRETORA EXECUTIVA DA EFCA	6
BLUEOASIS – MAKING THE WORLD GREEN AND THE OCEANS BLUE	6
SUBMARINISTAS APROVAM A CONSTITUIÇÃO DA SUA ASSOCIAÇÃO	7
JOAQUIM FRANCISCO DE ALMADA PAES DE VILLAS-BOAS (1946-2021)	7
CAMPEONATO MUNDIAL DE REMO DE MAR EM OEIRAS	8
DIA DO PORTO DE LEIXÕES	10
GALERA NORUEGUESA SORLANDET VISITA LEIXÕES	10
PORTOS DOS AÇORES, S.A. ASSINALA 100 ANOS	11
OS NAVIOS DE ASSISTÊNCIA À FROTA BACALHOEIRA	11
PORTUGAL NA VANGUARDA TECNOLÓGICA DA NÁUTICA DE RECREIO	12
DGRM E GOOGLE ASSINAM CONCESSÃO DE CABO SUBMARINO	13
NAVIOS DA ARMADA REAL HOLANDESA EM LEIXÕES	13
APDL PROMOVE EXERCÍCIO DE COMBATE À POLUIÇÃO NO DOURO	14
ATLAS OCEAN VOYAGES	14
IEMAC ORGANIZA CURSO DE ASSUNTOS MARÍTIMOS EM CABO VERDE	14
PORTO DE LISBOA ELEITO COMO MELHOR PORTO DE CRUZEIROS	15
BOLUDA LINES REFORÇA PRESENÇA NO PORTO DE SETÚBAL	16
DGRM CONSIGNA EMPREITADA DE DRAGAGEM DA BARRA DE TAVIRA	16
CONCURSO PARA A CONCESSÃO DO TERMINAL MULTIPURPOSE DE SINES	16

“HISTÓRIA DA LIGA NAVAL PORTUGUESA (1900-2020)” APRESENTADO EM FARO

17	
DGRM ASSOCIOU-SE À CELEBRAÇÃO DO MARITIME DAY 2021	17
PROJETO TSB DESLOCOU-SE À MADEIRA	18
FORUM HSBO REALIZOU-SE EM GOTEMBURGO	19

ENTREVISTA

A **Revista de Marinha** ENTREVISTA PEDRO AMARAL FRAZÃO, ADMINISTRADOR E CHIEF SUSTAINABILITY OFFICER DO GRUPO SOUSA

PORTOS & ATIVIDADES PORTUÁRIAS

NOVOS DESAFIOS NOS PORTOS	22
APDL NA ROTA DA DESCARBONIZAÇÃO, TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E DIGITALIZAÇÃO	24
PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ: A IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DE UM PORTO REGIONAL	28
ATIVIDADES E PERSPETIVAS DO PORTO DE SETÚBAL	30
PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DE SINES	32
AÇORES NA RETOMA DO TURISMO DE CRUZEIROS	36
A RETOMA DOS CRUZEIROS, COM OS OLHOS POSTOS NO FUTURO	38

SEGURANÇA MARÍTIMA

O SERVIÇO DE PILOTAGEM: UM ELO CRÍTICO DA CADEIA LOGÍSTICA	40
REFLEXOS DA PANDEMIA SARS-COV 2	56
O ENCALHE DO S.S. ETHIE	64

ECONOMIA DO MAR

OS AGENTES DE NAVEGAÇÃO	42
O GASODUTO VIRTUAL DE GNL PORTUGUÊS	46

AMBIENTE MARÍTIMO

NO INÍCIO, OS SLOPS	44
ECO BUNKERS UM NOVO COMBUSTÍVEL PARA O SETOR NAVAL	50

POLÍTICA MARÍTIMA

AÇORES, UM LABORATÓRIO NATURAL!	52
---------------------------------------	----

MARINHA DE COMÉRCIO

A ODISSEIA DO SEGUNDO PATINHO FEIO DOS AÇORES	60
“J. VASCONCELOS, LDA” – HISTÓRIA DE UMA EMPRESA MERCANTE	62

HISTÓRIA MARÍTIMA

VICE-ALMIRANTE GUILHERME IVENS FERRAZ	67
UMA BATALHA NAVAL DESCONHECIDA	70

CULTURA MARÍTIMA

DUAS CEIAS DE NATAL	72
---------------------------	----

CRÓNICAS

NAVIOS DO DESPACHO 100	74
TRANSPORTES & LOGÍSTICA	76
SEGURANÇA MARÍTIMA	78
O MAR E AS LEIS	80
MERGULHO	82
ENERGIAS RENOVÁVEIS MARINHAS	84
MODELISMO	86
DESPORTOS NÁUTICOS	88
PATRIMÓNIO MARÍTIMO	90

ESCAPARATE

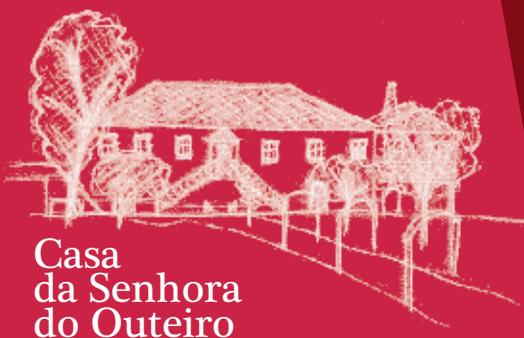
HISTÓRIA DA LIGA NAVAL PORTUGUESA (1900-2020)	92
TEJO, MAIOR QUE O PENSAMENTO	94
REVISTA DEFENSE NEWS	94
REVISTA CLUBE NAVAL	95
DINFO – A QUEDA DO ÚLTIMO SERVIÇO SECRETO MILITAR	96

ARQUIVO HISTÓRICO

A Revista De Marinha HÁ MAIS DE OITENTA ANOS... Nº 78	97
--	----

ASSOCIAÇÃO “ECONOMIA AZUL – UNIDOS PELO MAR”

PORTUGAL MARÍTIMO NA COSTA DO MARFIM	98
--	----



Casa
da Senhora
do Outeiro

**DESCONTO
DE 20% AOS
ASSINANTES
DA REVISTA
DE MARINHA**

**Apartamentos
Turísticos**

- ALGARVE
- COLARES
- BEIRA ALTA

Outeiro de Matados
Chãs de Tavares – 3330-034 Mangualde
E-mail: casasraouteiro@gmail.com
Tel.: 215 809 891 / Tlm.: 919 964 738

ENIDH celebrou o seu 97º aniversário



A Escola Superior Náutica Infante D. Henrique (ENIDH) assinalou os seus 97 anos de existência no dia 19 de outubro. O Dia da ENIDH contou com a presença do Ministro do Mar, Ricardo Serrão Santos, do Presidente do Município de Oeiras, Isaltino de Moraes, e de João Carvalho, que presidiu até recentemente à Autoridade de Mobilidade e Transportes.

No decorrer da sua intervenção, o Presidente da ENIDH, Professor Luis Baptista assinalou os 97 anos de existência da ENIDH, começando por lembrar o ano ... *extremamente difícil*, à mercê dos ... *efeitos da pandemia COVID 19*, e que colocou à prova a resiliência da Escola. *Com muito esforço, dedicação e empenho da comunidade académica, foi possível terminar, com sucesso, mais um ano letivo, em contexto de pandemia.*



O Prof. Luís Baptista enalteceu a capacidade da ENIDH em atrair novos estudantes para as suas ofertas formativas, afirmando ... *este ano, ao nível das candidaturas dos estudantes ao ensino superior, a Escola procurou melhorar a sua capacidade de atração de novos alunos. Se considerarmos todas as modalidades de acesso ao ensino superior, incluindo estudantes internacionais, esperamos ter no final do período de candidaturas mais de 300 novos estudantes. Trata-se de um número extremamente relevante, tendo em conta que a Escola possui, atualmente, cerca de 800 estudantes.* Lembrou também que a ENIDH tem ... *todos os seus cursos superiores acreditados pela Agência de Avaliação e Acreditação do Ensino Superior, assim como a acreditação da EMSA para os cursos marítimos.* O discurso focou-se também no elogio à capacidade da Escola em crescer em termos de número de diplomados face ao ano letivo transato. *No que diz respeito aos diploma-*

dos, registou-se, relativamente ao ano letivo anterior, um aumento de 5%.

A vertente de investigação não foi esquecida. A Escola tem feito enormes progressos, estando, atualmente, a participar em seis projetos de investigação. Para além destes projetos, a ENIDH tem vindo a desenvolver um projeto próprio, um modelo de embarcação autónoma, com a participação de docentes e estudantes. Recentemente, nestas páginas, publicamos um texto acerca deste projeto (ver **RM 1023**, pg 50).

No que diz respeito à melhoria das condições de ensino, a ENIDH continua empenhada no desenvolvimento do projeto de aquisição de novos simuladores, indispensáveis para o sucesso dos estudantes nos seus cursos marítimos e que conta com o financiamento do programa *EEA Grants*. Espera-se que sejam instalados até ao final do primeiro trimestre de 2022.

O Presidente da ENIDH sublinhou ainda que a instituição foi incluída no Plano de Recuperação e Resiliência, com vista à melhoria das condições de ensino e investigação, tendo-lhe sido atribuída uma verba de 7,5 M€ para investimentos em laboratórios, simuladores, informática e na construção de um novo Centro Internacional de Segurança. De assinalar que a concretização deste



investimento simbolizará um grande passo no progresso da ENIDH, representando um volume de investimento jamais efetuado.

O Prof. Luís Baptista assinalou ainda ... *o início da aplicação do memorando de entendimento celebrado entre a ENIDH e o Município de Oeiras*, revelando que foram já realizadas algumas ações neste âmbito. Recorde-se que o protocolo vigorará até 2025 e conta com um investimento previsto de cerca de 4 M€, visando o fortalecimento dos laços de cooperação entre a Escola, a comunidade envolvente e o Município. A intervenção deu ainda destaque ao empenho contínuo da Escola na melhoria da qualidade do ensino, tendo-se procedido à requalificação de salas sem utilização, de modo a afetá-las ao ensino, tendo sido também requalificado o Edifício Oficial.

Estou certo de que, com a colaboração de toda a comunidade académica e do sector envolvente, a ENIDH irá continuar a ser uma instituição superior de referência no ensino náutico, concluiu o Prof. Luís Baptista.

Neste evento usaram também da palavra o Presidente da Associação de Estudantes, Diogo Santos, o Presidente do Conselho Geral, Dr. Rui Raposo, o Presidente dos *Alumni* da ENIDH, Engº Rui Reis, o Presidente do Júri do “Prémio Carreira”, Dr. Luís Palha da Silva, o Dr. João Carvalho, o Presidente da Camara Municipal de Oeiras, Dr. Isaltino de Moraes e o Ministro do Mar, Prof. Doutor Ricardo Serrão Santos.

Os *Alumni* da Escola Náutica entregaram o “Prémio Carreira” ao Dr. João Carvalho, que agradeceu muito sensibilizado e numerosas empresas e organismos entregaram prémios escolares aos alunos mais classificados. Aos agraciados o caloroso aplauso da **RM**.

OBSERVAÇÃO:
Fotos de Mafalda Domingues, do Gabinete da Presidência da Camara Municipal de Oeiras, a quem muito se agradece.

FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE VELA – ELEIÇÕES 2021

Conforme anunciámos em junho, a **Federação Portuguesa de Vela** já tinha duas candidaturas declaradas para as eleições dos seus Órgãos Sociais, situação que nos fez convidar ambos os candidatos propostos, para um debate esclarecedor e inédito de apresentação dos seus projetos. O Comité Olímpico de Portugal apoiou a iniciativa e disponibilizou as suas instalações, contudo o debate não se realizou, pois, um dos candidatos recusou.

As eleições decorreram no dia 14 de outubro, entre os dois anteriores candidatos e duas novas listas apresentadas posteriormente, uma a todos os Órgãos

Sociais, encabeçada por um anterior Presidente da Direção, José Leandro, e uma independente, ao Conselho de Arbitragem, encabeçada pelo cessante Presidente Armando Goulart.

A Lista encabeçada por Mário Quina saiu vencedora em todos os Órgãos Sociais, embora o confronto relativo ao Conselho de Arbitragem tenha sido renhido, porque a lista independente, com larga margem nas restantes regiões só perdeu com a diferença de 4 votos, e apenas na Região Centro,



onde prevaleciam duas dezenas de delegados.

Perante alegadas irregularidades relativas aos Estatutos, José Leandro comunicou à Mesa da Assembleia Geral uma advertência de impugnação.

Enquanto a Justiça se decide, a **Revista de Marinha** felicita o vencedor e toda a sua equipa, no desejo que o seu mandato corra de feição e vá ao encontro das verdadeiras necessidades da Vela, com os êxitos que há muito se aguardam.

DGRM RECEBE VISITA DA DIRETORA EXECUTIVA DA EFCA

A nova Diretora Executiva da Agência Europeia de Controlo das Pescas (EFCA), Susan Steele, visitou em 17 de outubro a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), no sentido de conhecer e aprofundar as relações de trabalho e cooperação mútua.

Foram discutidas matérias de interesse comum e novas possíveis sinergias de trabalho, tendo como objetivo melhorar os resultados conjuntos e a troca de informação entre as duas instituições. Áreas como a participação de inspetores de pesca portugueses em missões internacionais de fiscalização ou a gestão do registo e serviços a embarcações da EFCA



na Bandeira Portuguesa, foram temas que estiveram em cima da mesa. Outro tema igualmente relevante é a participação da

EFCA, em cooperação com a Agência Europeia de Fronteiras e Guarda Costeira (Frontex) e a Agência Europeia de Segurança Marítima, no apoio às autoridades nacionais que desempenham funções de Guarda Costeira.

A missão da EFCA, sediada em Vigo, é promover as mais elevadas normas comuns de controlo, inspeção e vigilância no âmbito da Política Comum de Pescas, contribuindo para a criação de condições equitativas a nível europeu para o setor das pescas, de modo que seja praticada uma pesca sustentável, reforçando o cumprimento das medidas de conservação e gestão existentes, em benefício das gerações presentes e futuras.

BLUEOASIS - MAKING THE WORLD GREEN AND THE OCEANS BLUE

A 1 de Outubro de 2021 a firma blueOASIS (www.blueoasis.pt) começou a sua atividade. É uma empresa de investigação e consultoria constituída por uma equipa jovem, mas com muitos anos de experiência adquirida nos campos Marítimo, *Offshore*, Naval, da Mecânica e da Aerodinâmica. As principais áreas de atuação são as Energias Renováveis, Aquacultura, Limpeza dos Oceanos, Acústica Submarina e Descarbonização de Navios.

Tem por seus associados a VeraNavis (www.veranavis.com), a maior empresa de engenharia naval em Portugal e a empresa de estratégia empresarial Orianto



(www.oriento.pt), tendo esta tríade no total mais de 40 engenheiros, peritos nas áreas citadas.

As ferramentas e procedimentos inerentes à Indústria 4.0, *Big-Data*, Inteligência Artificial e Computação de Alto-Desempenho (HPC), são os ativos principais da blueOASIS. Note-se que a empresa tem acesso a mais de 40,000 cores de processamento, vitais para a resolução dos problemas complexos.

A blueOASIS é uma empresa multicultural com trabalhadores de Portugal, Brasil, Alemanha, França e Holanda, e colaborações com várias Universidades

e Institutos mundiais, mas sediada em Portugal. É também multi-fronteiras, visto possuir uma rede de consultores externos trabalhando remotamente (*o novo normal...*) espalhados pelo mundo: EUA, Canadá, Holanda, Alemanha, Caraíbas, Brasil e Austrália. Isto permite não só aumentar a *know-how* e as capacidades internas, mas também diminuir a distância aos mercados internacionais e perceber quais os problemas locais relacionados com os Oceanos.

Estamos aqui para trabalhar com a comunidade, para assegurar a sustentabilidade dos Oceanos e para garantir ... *um Mundo Mais Verde e Oceanos Mais Azuis*.

Para mais informação consulte www.blueoasis.pt ou info@blueoasis.pt.

SUBMARINISTAS APROVAM A CONSTITUIÇÃO DA SUA ASSOCIAÇÃO

A Associação de Submarinistas de Portugal (ASubPOR), foi aprovada por unanimidade e aclamação, numa assembleia que reuniu 44 submarinistas, no passado dia 11 de setembro, nas instalações do Clube do Sargento da Armada, no Feijó. Estes submarinistas, juntamente com todos aqueles que até à presente data se inscreveram na Associação, assumiram a qualidade de sócios fundadores.

Na assembleia foi também aprovada a Comissão Instaladora, constituída por:

António dos Santos de Sousa; José Moreira de Barros; José Eduardo Delgado; António da Conceição Valido; José Borralheira Lagartixo; António Pereira Guerra; José da Silva Campos António Gouveia Araújo, Paulo dos Santos Louzeiro, Fernando Barroso de Moura; Paulo Tomás de Deus; Jorge Lourenço Gonçalves; Paulo Silva de Pinho; Serafim Afonso da Silva; Rui Cebolas Amado.



Igualmente foram aprovados os estatutos da ASubPOR, cujos objectivos incluem a promoção da solidariedade entre submarinistas, a divulgação da arma submarina, a preservação da herança histórica dos submarinos e a promoção das relações com associações congéneres. Durante a assembleia foi distribuído o exemplar nº 1 do Boletim Informativo "O SUBMARINISTA", cujo conteúdo, muito

dele dedicado à formação da nova associação, deve ser do interesse de toda a "família submarinista", um universo de marinheiros que em muito ultrapassa as centenas.

Caso seja submarinista ou tenha trabalhado na Esquadilha de Submarinos, pode entrar em contacto com a ASubPOR e manifestar o seu desejo de pertencer à nova Associação através dos contactos e-mail asubportugal@gmail.com ou t/m 919 103 915.

JOAQUIM FRANCISCO DE ALMADA PAES DE VILLAS-BOAS (18 ABR 1946 - 15 FEV 2021)

Em conversa o Joaquim Francisco referiu dores de cabeça, admitindo ter uma gripe ... infelizmente, pouco depois era diagnosticado COVID 19 e passados dias era internado no Hospital de Santo António, na cidade do Porto. E após 22 dias de doença o Joaquim Francisco partiu para o Pai ...

Encontrámo-nos, em setembro de 1963 no Alfeite, na Escola Naval; o Joaquim Francisco era um dos mais novos membros do curso Miguel Corte Real. Bom camarada, alegre e comunicativo por todos era estimado.

Como aconteceu com muitos, foi numa das festas da Escola Naval que conheceu a Maria Gabriela, a *Gaby*, e com quem casou em 1968.

Iniciou a sua vida profissional como oficial de guarnição dos navios-patrolha que faziam comissões nos Açores. Nomeado para os Fuzileiros e como Imediato de um destacamento, fez uma comissão em Moçambique. Participou então na Operação "Nó Górdio", e esteve baseado em Porto Amélia e em Metangula, no Lago Niassa.

A carreira militar prosseguiu como instrutor na Escola Naval e com o comando

da LDG ARIETE, em Angola, no período da descolonização. Regressado à Metrópole, prestou serviço no Estado-Maior do Corpo de Fuzileiros, no período de instabilidade política que se seguiu ao "25 de novembro".

Depois comandou a corveta JACINTO CÂNDIDO e com ela voltou aos Açores. Foi neste período, em outubro de 1986, que subitamente, com uma meningite bacteriana, faleceu o filho Francisco, de 6 anos, o que o marcou para sempre.

A carreira militar prosseguiu, diversificada e merecendo sempre elogios, com passagens pelo Estado-Maior da Armada, Gabinete do Ministro da Defesa e com uma comissão em Bruxelas.

O Cte. Villas-Boas foi sempre um homem de fé; com a sua mulher, aderiram às "Equipas de Nossa Senhora" onde deram testemunho e assumiram funções de dirigismo. Também foram ativos colaboradores na Associação "A Nossa Âncora", de apoio aos pais que perdem filhos.

Na continuação da carreira militar frequentou o Curso Superior Naval de Guerra, a que se seguiram funções na Autoridade Marítima. Depois de passar à reserva prestou serviço no Instituto de Defesa Nacional, dirigindo a área do planeamento.

Persistente, inovador e discreto na ação, o Cte. Villas-Boas foi sempre uma mais-valia por onde passou, granjeando a estima dos camaradas e o respeito dos superiores.

Foi um nosso estimado assinante e colaborador, apoiando a **RM** com oportunas sugestões; recordamos, agradecidos, as revisões que fez de alguns dos livros que editámos.

Homem de família, foi um marido exemplar, um pai extremoso, e um amigo dos seus muitos amigos. À sua viúva, à Maria Gabriela, à *Gaby*, aos filhos Gonçalo e Isabel e aos cinco netos, a **RM** apresenta as suas sentidas condolências.



A.F.



Campeonato Mundial de Remo de Mar em Oeiras

O maior mundial de sempre

Durante duas semanas o Mar Português recebeu mais de mil remadores e respetivos acompanhantes vindos de todos os continentes, tendo por pano de fundo o cenário único da linha de costa ao redor do Forte de São Julião da Barra, em Oeiras. A **Revista de Marinha** esteve presente durante o evento e pôde testemunhar em primeira mão o entusiasmo e o colorido com que a prova decorreu.

De acordo com os números divulgados pela Federação Internacional de Remo (FISA - *World Rowing Federation*) estiveram presentes em Oeiras 1.024 atletas de 36 países, o que fez desta prova o maior evento jamais levado a cabo por aquela Federação Internacional.

Esta prova esteve inicialmente prevista para se realizar em 2020, mas em virtude da pandemia que assolou o Mundo foi adiada para 2021, sem, contudo, nunca ter desmerecido o interesse de muitos dos melhores remadores da atualidade. Pela Praia da Torre, em Oeiras, passaram 16 remadores que participaram nos recentes Jogos Olímpicos de Tóquio, entre os quais 8 medalhados. Estes números tiveram o brilho de um sol de verão que teimou em manter as temperaturas elevadas, apesar de já ser outono. As temperaturas das águas do Estuário do Tejo também esti-

veram muito convidativas, ao contrário do que aconteceu durante o Verão em toda a costa portuguesa. Enfim tudo se conjugou para fazer desta prova internacional ... *um evento para mais tarde recordar.*

As competições decorreram entre 2 de setembro e 2 de outubro, mas a ação começou muito antes, com os treinos dos remadores, muito dos quais experimentaram pela primeira vez esta vertente do remo, outros apostados em apurar a forma visando a glória e também daqueles que navegavam pela primeira vez nas correntes à entrada do Tejo.



Neste cenário, perante o entusiasmo e o reconhecimento internacional, o Presidente da Federação Portuguesa de Remo (FPR), Dr. Luis Ahrens Teixeira, tirou as conclusões que já estavam à vista de todos, referindo ... *tivemos uma adesão magnífica porque a nossa costa é fantástica e tem condições únicas. A ideia da FISA e da FPR é ser um primeiro passo para fazer crescer a modalidade. Aposta ganha, diremos nós.*

As excelentes condições naturais juntou-se uma capacidade organizativa da FPR que conseguiu superar o plano idealizado pela FISA ainda em plena pandemia. A aposta foi, pois, claramente ganha, tanto externamente como internamente. *Há sete anos, quando a FPR decidiu apostar nesta variante, não havia um único barco de remo de mar em Portugal. Agora, organizámos o maior mundial de sempre de uma modalidade que poderá ser olímpica brevemente, referiu ainda o Presidente da FPR.*

Com efeito o Remo de Mar tem vindo a ganhar força e está na calha para ser modalidade de demonstração nos Jogos Olímpicos de 2028, a realizar em Los Angeles. Na decisão do Comité Olímpico Internacional vai certamente ter muito peso tudo o que aconteceu na Praia da Torre.

Este modelo de Campeonato do Mundo de Remo de Mar tem dois tipos de provas

em diferentes escalões e categorias. De 24 a 26 de setembro realizaram-se os *Beach Sprints*, por seleções, uma prova de 500 m com *slalom* entre boias e corrida na areia. De 30 de setembro a 2 de outubro foi a vez do *Coastal Rowing*, campeonato de fundo com eliminatórias de 4.000 m e finais de 6.000 m em que a participação foi feita por clubes.

Foi na primeira vertente e nas embarcações a solo, o *skiff*, que Portugal mais se destacou. Afonso Santos foi a prova de que o remo português avança com grande potencial mar adentro e com apenas 16 anos sagrou-se Campeão Mundial Júnior. O jovem da Figueira da Foz afirmou pleno de sentido que ... *é uma vitória que tem um sabor especial para mim, para o meu país, para o meu clube e para a minha modalidade. Serve para abrir os horizontes e mostrar que o remo é uma modalidade linda e que merece ter mais atenção em Portugal.* E terminou dizendo que ... *um dia gostava de competir nos Jogos Olímpicos e trazer uma medalha de ouro para Portugal.* Ficamos à espera e a **Revista de Marinha** aproveita o ensejo para desejar ao nosso jovem remador os maiores sucessos.

Para dar mais ênfase ao futuro da modalidade, Madalena Peça, também júnior, colocou as cores portuguesas em mais um pódio, com a conquista da medalha de bronze.

No geral, as regatas foram dominadas por espanhóis, franceses e italianos. Os países mais próximos de Portugal na Europa mostraram superioridade nesta vertente do remo.

A organização do evento mereceu rasgados elogios e reconhecimento por parte dos responsáveis da Federação internacional, o que deixou o elenco federativo nacional com o sentimento do dever cumprido. Para a história fica o contributo português para o crescimento da modalidade e o reforço da ideia de que o nosso País tem condições únicas para estar na linha da frente do Turismo Desportivo de Mar. Aliás, essas con-



dições excecionais do nosso país para a prática desta atividade náutica foram dadas a conhecer para todo o Mundo através da transmissão exaustiva via *streaming* no canal da *World Rowing*. As imagens captadas por *drones* e projetadas no écran gigante instalado no recinto do evento foram não só empolgantes, mas também de uma rara beleza, tendo para além disso permitido aos espetadores na Praia da Torre acompanhar em tempo real as provas em toda a sua extensão, de uma forma muito particular as provas de *Coastal Rowing*.

O sucesso do evento foi testemunhado por diversas entidades. Pela Praia da Torre passaram o Ministro do Mar, Prof. Doutor Ricardo Serrão Santos, o Secretário de Estado da Juventude e do Desporto, Dr. Paulo Rebelo, o Presidente do Comité Olímpico, Prof. José Manuel Constantino e o Dr. Victor Pataco, Presidente do IPDJ, bem como responsáveis da Câmara de Oeiras, que apadrinhou o evento.

Se o campeonato foi um enorme êxito no capítulo desportivo não o foi menos na vertente económica. Durante as duas semanas da sua duração os restaurantes na área de influência da Praia da Torre, Porto de Recreio de Oeiras incluído, estiveram sempre cheios, de manhã à noite, o que foi um verdadeiro bálsamo para esta atividade depois de 18 meses de pandemia.

Também a hotelaria da zona beneficiou da presença de um grande número de atletas estrangeiros, treinadores, familiares e respetivos acompanhantes, bem como da imprensa especializada, que deram por muito bem-vindos estes clientes, cuja estadia não se limitou só aos dias do evento propriamente dito. Muitas das representações estrangeiras chegaram ao nosso País ainda antes do início do evento, neste caso para treino e aclimação dos atletas às condições de mar, tendo permanecido entre nós depois da cerimónia de entrega dos prémios aproveitando para visitar vários pontos do território nacional. Foi o caso da seleção do Egito, um conjunto muito simpático de jovens atletas deste país do Médio Oriente, raparigas e rapazes, com quem tivemos oportunidade de conversar, e que aproveitaram a vinda a Portugal, onde estavam pela primeira vez, para visitar Sintra, Palmela e o Porto, antes de regressarem.

A **Revista de Marinha** aproveita o ensejo para endereçar a toda a equipa da FPR as maiores felicitações pelo êxito alcançado na organização deste evento, de que foi testemunha presencial, na certeza de que continuará disponível para fazer eco do que de relevante for acontecendo no desenvolvimento desta modalidade.

Sabemos, entretanto, que estão já sendo desenvolvidos contactos entre a FPR, a Câmara Municipal de Oeiras e a Associação AMaRO para a instalação de um núcleo de "remo de mar" na Praia de Sto. Amaro, junto ao Restaurante Saisa. Que esta semente deixada pela realização do Campeonato do Mundo possa florescer em prol não só dos mais jovens, mas também daqueles que são jovens há mais tempo, este é o nosso desejo.

Eduardo de Almeida Faria

NOTAS:

1. Esta notícia foi elaborada a partir de um texto inicial da responsabilidade do Sr. Filipe Mendonça, da Assessoria de Imprensa da FPR.
2. Fotos de Luis Fráguas, a quem muito se agradece.



Dia do Porto de Leixões

O novo Titan do molhe Sul de Leixões. O novo, velho Titan, regressou finalmente ao local onde sempre esteve, para ser admirado pelos habitantes de Matosinhos, do Porto, e de outras cidades cuja proximidade poderá motivar as pessoas a um passeio de fim de semana.

Em clara oposição ao que se pensava inicialmente, toda a estrutura metálica que compõe o esqueleto do guindaste foi construída de raiz, devido ao mau estado de conservação em que se encontrava o original. Porém, muitas das peças nas quais se inclui a maquinaria, tais como o sistema de vapor, receberam tratamento adequado, sendo devidamente reinstaladas.

INAUGURAÇÃO OFICIAL

Para a Administração Portuária, a recuperação subjacente ao projeto “O Renascer”, revelou-se o dever de devolver uma parte importantíssima do património, em função da história, das características e fundamentalmente do trabalho realizado na construção dos molhes.

Para a autarquia, a localização privilegia a do guindaste, repõe no seu devido lugar um dos *ex-libris* do município, recuperada que fica a memória paisagística da costa.

A inauguração oficial ocorreu dois dias antes da data prevista, consagrando a 12ª celebração do Dia do Porto de Leixões. Primeiro, a imprensa teve oportunidade de visitar o Titan, a quem foram fornecidos detalhes pormenores da sua anterior utilidade, e durante a tarde foi oficializada a cerimónia da inauguração, presidida pelo Ministro Pedro Nuno Santos, responsável pelas Infraestruturas, e ainda pela Presidente do Município de Matosinhos, Luísa Salgueiro.

Após uma eloquente explicação sobre os trabalhos realizados na construção do Titan, pelo historiador Dr. Joel Cleto, para uma numerosa plateia, usaram da palavra



o Presidente do C. A. dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, a autarca matosinhense e o Ministro das Infraestruturas. Depois destes discursos, as autoridades e convidados tiveram a oportunidade de visitar o Titan, sendo o projeto de recuperação alvo de rasgados elogios.

DIAS 9 E 10 DE OUTUBRO - OS DIAS DO PORTO DE LEIXÕES

Se a iniciativa visava trazer a população à área portuária, propiciando visitas ao Titan e ao Terminal de Passageiros, o objetivo foi muito além das melhores expectativas. Durante o dia de sábado foram organizadas visitas guiadas e livres, entre as 14 e as 19 horas, e no Domingo foi ainda alargado o horário das visitas, a partir das 10 horas da manhã, até às 17.

Dentro de leque das diversas atividades que constavam no programa de sábado, às 15 horas foi inaugurada a Exposição de Fo-

tografia “Sentir... mais do que um porto!”, a que se seguiu a entrega de prémios do referido concurso de fotografias. Meia hora depois, foi também feita a entrega do Prémio Escolar da APDL aos melhores alunos do Concelho de Matosinhos, e pelas 16 horas houve quem se tivesse deliciado com a Orquestra de Jazz de Matosinhos, que preparou para o evento a peça “Uma viagem pelos tempos do jazz”.

Por sua vez no Domingo foi possível apreciar as exposições “Titan na Arte”, que reuniu obras das coleções da Câmara de Matosinhos e da APDL, e ainda um conjunto de pinturas sob o pretexto “1885/2021-TITAN”, assinadas pelo artista plástico Sobral Centeno. Todos os trabalhos vão continuar expostos ao público, incluindo uma coleção de fotografias sobre “O Renascer do Titan”, de Sérgio Jacques, um vídeo de Luis Morais, documentando as diferentes fases da reconstrução, e ainda, o trabalho “Titan - o Renascer”, que será a partir de agora uma exposição itinerante sobre a sua história e a origem do Porto de Leixões.

Como dissemos acima, o público que ocorreu durante estes dois dias ao Terminal de Passageiros foi de tal ordem que os horários das visitas tiveram de ser alargados, e mesmo assim, muitas pessoas que nas filas aguardavam a oportunidade de entrar viram-se obrigadas a adiar a visita para os próximos fins de semana.

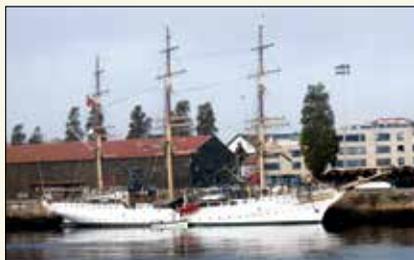
Reinaldo Delgado



GALERA NORUEGUESA SORLANDET VISITA LEIXÕES

A galera norueguesa SORLANDET está de regresso a Leixões, trazendo nesta escala um grupo de 60 estudantes de diversas nacionalidades, revelando-se por esse motivo uma viagem interessantíssima, segundo o seu Capitão.

O navio chegou procedente do porto francês de S. Malô, tendo entrado no passado dia 14 de outubro, e prosseguiu viagem no dia 19, com destino a Cartagena.



Construída no estaleiro Hoivolds Motor & M/V, de Kristiansand, Noruega, em 1927, a galera tem 64,14 m de comprimento e 8,87 m de boca. Utiliza 27 panos que cobrem 1.166 m² de área velica, assistidos por um motor Volvo Penta D16-DMM, de 650 Hp. Tem 499 tons de arqueação bruta e 149 de arqueação líquida, sendo a equipagem composta por 20 tripulantes.

Reinaldo Delgado

PORTOS DOS AÇORES, S.A. ASSINALA 100 ANOS

A empresa pública “Portos dos Açores, S.A.” assinalou em 11 de outubro, 100 anos de administração portuária, tendo em conta que foi precisamente há um século que foi publicada a lei que instituiu a “Junta Autónoma do Porto Artificial de Ponta Delgada”.

Efetivamente, através da Lei n.º 1237, de 11 out 1921, emanada do Congresso da República, foi o Governo autorizado a delegar numa corporação local a instituir na cidade de Ponta Delgada a administração das obras, serviços, fundos e tributos especiais do seu porto artificial, bem como completar o estudo destas obras, executá-las e reparar e conservar as já existentes. À Junta Autónoma do Porto de Ponta Delgada seria atribuída, ainda, a competência de promover o desenvolvimento do tráfego marítimo e comercial do mesmo porto, sendo-lhe entregues todas as instalações, materiais, máquinas e ferramentas concernentes às obras ou que a elas se destinavam.

A então denominada “Junta Autónoma do Porto Artificial de Ponta Delgada” foi a precursora das ex-administrações portuárias regionais – incluindo a Portos dos Açores, S.G.P.S., a APSM, S.A., a APTG, S.A. e a APTO, S.A., criadas em 2003 e da Portos dos Açores, S.A. do momento presente, datada de 2011 –, antecedendo também, em 1921, a criação da Junta Autónoma do Porto de Angra do Heroísmo (1928) e da Junta Autónoma do Porto da Horta (1977).

Esta efeméride foi especialmente lembrada no dia 11 de outubro com a realização de uma reunião de quadros da Portos dos Açores, S.A. em Ponta Delgada e agregando responsáveis da administração portuária de todas as ilhas do arquipélago, sob o mote *comemorar o passado, olhar o presente e projetar o futuro*.



É de recordar que a atual Portos dos Açores, S.A., sociedade integrada no setor público empresarial regional, sucessora das três antigas Juntas Autónomas dos Portos do Arquipélago, gere um total de 23 infraestruturas portuárias – incluindo-se neste número não só os referidos 14 portos, mas também sete marinas ou núcleos de recreio náutico e dois Terminais de Pas-

sageiros de Cruzeiros, estando presente em 14 dos 19 concelhos açorianos e abrangendo um efetivo de 277 trabalhadores.

OBSERVAÇÃO:

Foto retirada do livro “O Porto de Ponta Delgada – da Vontade à Concretização”, de Fátima Sequeira Dias, cortesia da firma “Portos dos Açores, S.A.”.



OS NAVIOS DE ASSISTÊNCIA À FROTA BACALHOEIRA

Este é o título de um livro em três tomos, da autoria do Capitão João David Batel Marques, lançado em Viana do Castelo no passado dia 2 de outubro.

A cerimónia do lançamento ocorreu no Teatro Sá de Miranda com a presença do Presidente da Fundação Gil Eannes e Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo, Engº José Maria Costa, do Vice-presidente da Fundação Cte. João Manuel Lomba da Costa e do vogal Engº António Santos Lima, do autor e de numeroso público. Depois de uma breve



Os três tomos com 1117 páginas e mais de 400 fotografias.

resenha da história da Fundação e referência ao autor e à obra, feitas pelo Cte. Lomba da Costa, seguiu-se a apresentação do livro pelo Engº António Santos Lima, uma explanação sinótica da obra pelo autor Cap. Batel Marques e por fim o Presidente, Engº José Maria Costa, encerrou a sessão enaltecendo o valioso contributo desta obra para a história da pesca do bacalhau.

Manuel Oliveira Martins

Portugal na Vanguarda Tecnológica da Náutica de Recreio

A “Trimarine Advanced Marine Projects Ltd” é um Estaleiro Naval de Recreio fundado em 1995 no Reino Unido, na Ilha de Wight, berço de famosas regatas, casos da *Cowes Week* e da *Fastnet Race*, tendo mais tarde alargado a sua atividade a Itália. É caso para dizer que a Trimarine não podia ter um berço mais ilustre...

Em 2010 a empresa estabeleceu-se também em Portugal, em Sarilhos Pequenos, no Concelho da Moita, tendo contribuído decisivamente para a dinamização da construção naval de recreio que se vem assistindo no nosso País. Todavia, tudo começou muitos anos antes. Decorria então o ano de 1989. Nesse ano já algo longínquo, Fernando Sena, a *alma mater* deste projeto, foi convidado a participar num desafio que hoje pertence aos anais da história da Vela Mundial – a construção do *challenger* da Taça América, o IL MORO DE VENEZIA, tendo então constituído a equipa que posteriormente foi o alfobre da futura Trimarine.

Já anteriormente a equipa então constituída tinha uma larga experiência na aplicação de materiais compósitos, em particular no uso de pré-impregnados de fibra de carbono e estruturas em *sandwich*, com o objetivo de desenvolver soluções em materiais ultraleves, otimizados para o uso náutico. Simultaneamente, foi também construído um dos maiores e mais sofisticados fornos de polimerização. Este conjunto de circunstâncias permitiu à equipa acumular uma experiência vasta e única.

A concretização deste projeto exigiu também a criação e a construção de equipamentos adicionais de elevação e movimentação capazes de lidar com estruturas de até 60 m, máquinas de impregnação para tecidos multi-axiais, andaimes motorizados de rápida implantação, mesas aquecidas a vácuo, autoclaves, grandes *plotters* de corte a jato de água, etc., o que colocou esta equipa na vanguarda da construção naval de recreio.

Em 1997, já após a sua constituição formal, a Trimarine esteve envolvida na construção do ESP97, a embarcação nº 2 do *Desafio Espanhol* para a disputa da Taça América, que nesse mesmo ano teve lugar em Valência, Espanha.

Em 2008 coube à empresa a gestão e a construção do TELEFÓNICA AZUL para a *Volvo Ocean Race*, em estreita colabora-



ção com os estaleiros da King Marine em Valência, onde foram efetuados parte dos trabalhos.

É caso para perguntar: Quantos estaleiros no mundo se podem orgulhar de terem estado envolvidos nas duas mais importantes provas de Vela, no caso a Taça América e a *Volvo Ocean Race*? Contam-se pelos dedos das mãos e só está ao alcance dos melhores entre os melhores.

Paulatinamente, a empresa tem vindo a afirmar-se como especialista nas mais diferentes áreas de engenharia de processo, construção, projetos de sistemas e montagem de embarcações de cruzeiro e regata de alta *performance*. Com efeito, ao longo de quatro décadas, a equipa da Trimarine construiu e/ou dirigiu um pouco por todo o mundo a construção de todo o tipo de embarcações em materiais compósitos. Muitos desses projetos começaram com o projeto e a construção de inúmeras embarcações, mas não poucas vezes os trabalhos a realizar exigiram não só as modificações do próprio estaleiro, mas também a criação dos equipamentos necessários à sua construção.

Após tantos anos de colaboração com estaleiros em todo o mundo, a Trimarine decidiu que era hora de integrar o trabalho de consultoria com uma nova instalação de produção onde todos os tipos de embarcações e componentes em compósitos pudessem ser construídos. Foi assim decidida a construção de uma nova fábrica que veio a localizar-se em Sarilhos Pequenos.

Entretanto, fruto da experiência adquirida e do reconhecimento internacional granjeado, a Trimarine foi escolhida para fazer o *refit* do vencedor da última *Volvo Ocean Race*, o DONGFENG, entretanto adquirido pela Fundação Mirpuri para ser a embarcação portuguesa na próxima Volta ao Mundo à Vela, agora redenominada Ocean Race.

Durante a visita realizada aos estaleiros da Trimarine, a **Revista de Marinha** teve a oportunidade de observar in loco os trabalhos finais do *refit* levados a cabo ao longo de quase 5 meses no ex-DONGFENG, agora rebatizado de RACING FOR THE PLANET.

Verdadeiramente impressionante a minúcia do trabalho realizado, nomeadamente a pintura ao nível do casco, aspeto mais visível, provavelmente algo sem equivalente em muitas outras partes do mundo, e que diz bem do elevado nível atingido pela Trimarine.

Cabe-nos aqui referir que a **RM** irá procurar acompanhar o desenvolvimento deste projeto ao longo dos próximos anos à semelhança do que fizemos com o TURN THE TIDE ON PLASTICS, que durante a última *Volvo Ocean Race* envergou a bandeira portuguesa.

Por último, uma palavra de agradecimento à Direção da Trimarine na pessoa do Eng. Fernando Sena pela disponibilidade e simpatia com que recebeu a comitiva da **RM**.

Eduardo de Almeida Faria

DGRM E GOOGLE ASSINAM CONCESSÃO DE CABO SUBMARINO

Foi recentemente assinado na DGRM o Título de Concessão para a instalação do novo Cabo Submarino Equiano, um investimento da multinacional Google Corporation. A Concessão terá uma vigência de 25 anos e foi assinada entre o Estado Português e a “Blue Path Technology Unlimited Company”, empresa mandatada pela Google LLC.

O Cabo Submarino Equiano deverá começar a operar em 2022 e terá uma extensão total de 15.000 Km, ligando Portugal à África do Sul, com várias ligações intermédias a Accra (Gana), Lagos (Nigéria), Swakopmund (Namíbia) e Santa Helena (Rupert’s Bay). A amarração do cabo em território nacional será na praia da Califórnia, em Sesimbra, e ligará à Estação de Cabos Submarinos já existente nesta localidade, e depois ao *backbone* terrestre.

O processo de autorização do cabo



Equiano segue-se ao processo similar do cabo EllaLink (TUPEM Ellalink), que já liga Portugal ao Brasil, posicionando cada vez mais o território nacional como *gateway* da Europa para ligações digitais de última geração, proporcionando oportunidades únicas a Portugal e um acesso mais rápido de empresas europeias aos mercados americano e africano. Estes novos cabos

submarinos de fibra ótica têm como objetivo disponibilizar banda ultra larga de transporte de dados e responder às novas gerações de aplicações informáticas e aos novos conceitos de computação, como por exemplo o *cloud computing*, *e-commerce* ou *video on-demand*, e ao crescente número de utilizadores.

O nome Equiano foi atribuído em referência a Olaudah Equiano, um escritor e abolicionista nigeriano que foi escravizado em criança.

Em nome do Estado Português assinaram José Carlos Simão, Diretor-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, no que respeita à utilização da subárea marítima do Continente e Plataforma Continental, e Mafalda Freitas, Diretora Regional do Mar da Região Autónoma da Madeira, na componente da subárea marítima da Madeira.

NAVIOS DA ARMADA REAL HOLANDESA EM LEIXÕES

Escalou Leixões na primeira semana de outubro o submarino S 808 HNLMS DOLFIJN, que faz a sua segunda visita ao porto, para descanso da guarnição, depois de manobras no Atlântico, tendo sido acompanhado pelo navio auxiliar A 900 HNLMS MERCUUR, numa escala relativamente breve.

O DOLFIJN foi construído pelo estaleiro R.D.M. Submarines B.V., tendo sido lançado à água em 25 de abril de 1990, porém, só integrou a flotilha de submarinos após janeiro de 1993, pelo que conta até à data 28 anos de atividade. Desloca 2.450 tons à superfície e 2.800 tons submerso. Tem 68 m de comprimento, 8,5 m de boca, opera com 3 geradores diesel, 2 baterias e 1 motor elétrico, que lhe asseguram



a velocidade de 11 nós à superfície e 20 nós submerso. Está equipado com 4 tubos lança-torpedos e pode igualmente colocar minas e lançar mísseis.

O navio-auxiliar MERCUUR, que num passado recente já realizou outras visitas a Leixões, é utilizado essencialmente no apoio às manobras e treino das guarnições dos submarinos, opera por vezes como alvo e posteriormente recolhe os torpedos de exercício. O navio desloca cerca de 1.500 tons, 65 m de comprimento, 12 m de boca e 4,5 m de pontal. A propulsão é feita por 2 motores diesel, que asseguram uma velocidade de 14 nós. A guarnição é composta de 28 tripulantes, que pode ser alargada até 39 em caso de necessidade. Utiliza durante os exercícios um sonar passivo, útil para rastrear os torpedos lançados durante as simulações de combate.

Reinaldo Delgado

OREY Técnica orey-tecnica@orey.com +351 213 610 890

SOLUÇÕES DE SEGURANÇA E SOBREVIVÊNCIA

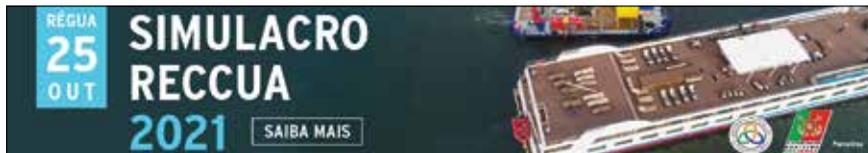
PARA USO PROFISSIONAL

- Jangadas salva-vidas
- Coletes insufláveis de uso constante e de abandono
- Dispositivos electrónicos de Homem-ao-Mar
- Fatos de Imersão e Casacos de Piloto com colete integrado
- Barcos de resgate com quilha insuflável e semi-rígidos
- Sistemas de Recuperação de Homem ao Mar
- Roupa Impermeável e com Flutuabilidade
- Linhas de vida e outros acessórios para Pilotos

APDL PROMOVE EXERCÍCIO DE COMBATE À POLUIÇÃO NO DOURO

Conforme previsto, decorreu no dia 25 de outubro, na Via Navegável do Douro, o simulacro RECCUA, exercício com o objetivo de testar o plano de emergência e colocar em prática todos os procedimentos e meios necessários no caso de se registar uma ocorrência real de derrame de hidrocarbonetos, decorrente de dois cenários:

- Embate / colisão de uma embarcação MT (marítimo-turística) no cais da Régua, provocando um rombo e derrame de hidrocarbonetos;
- Acidente no posto de combustível da GALP sito no cais comercial de Lamego, com derrame de hidrocarbonetos para o cais.



A APDL garantiu a disponibilização dos seus meios e serviços na Emergência, como entidade de colaboração e cooperação à Autoridade Marítima, que através do Capitão do Porto do Douro assumiu a função de COS (Comandante das Operações de Socorro) articulando com a APDL, CDOS, Polícia Marítima (PM), Comando da Zona

Marítima do Norte (CZMN), Instituto de Socorros a Náufragos (ISN), Guarda Nacional Republicana (GNR), Polícia de Segurança Pública (PSP), Bombeiros Voluntários da Régua, Bombeiros Voluntários de Lamego, Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM), entre outros agentes de proteção civil.

ATLAS OCEAN VOYAGES

A viagem inaugural do novo navio de cruzeiros WORLD NAVIGATOR, acabado de construir nos estaleiros WestSea de Viana do Castelo em julho, e que teve início no Pireu a 4 de agosto, assinala o começo da operação de mais uma empresa de cruzeiros da Mysticinvest Holding, de Mário Ferreira, a Atlas Ocean Voyages.

Baseada em Fort Lauderdale, na Florida, e vocacionada para o mercado de cruzeiros internacionais de expedição de luxo, a Atlas Ocean Voyages estreou-se com uma série de cruzeiros no Mediterrâneo, a que se seguiu uma viagem de Lisboa para as Caraíbas, em outubro, e uma série de



cruzeiros na Antártida no próximo Inverno.

O WORLD NAVIGATOR é o terceiro navio da classe WORLD EXPLORER, e apresenta melhorias assinaláveis face aos seus dois irmãos, WORLD EXPLORER e WORLD VOYAGER, com interiores especialmente requintados concebidos

pela empresa de design “Oito em Ponto”.

A frota da Atlas Ocean Voyages vai ter 5 navios até 2023: para o ano juntam-se ao WORLD NAVIGATOR os gémeos WORLD TRAVELLER e WORLD SEEKER, e no ano seguinte serão introduzidos o WORLD ADVENTURER e o WORLD DISCOVERER, todos com 9.900 GT e capacidade para 196 passageiros, construídos em Viana. A série poderá ser ainda ampliada com mais duas unidades, totalizando 9 paquetes.

Em termos de destinos, esta frota deverá privilegiar o Mediterrâneo, Ártico, Antártico, Fiordes da Noruega, Báltico, Caraíbas e outras rotas exóticas.

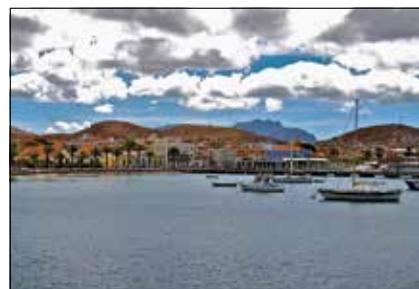
IEMAC ORGANIZA CURSO DE ASSUNTOS MARÍTIMOS EM CABO VERDE

Decorre desde 20 de setembro na cidade do Mindelo, Cabo Verde, o Curso Avançado em Assuntos Marítimos, promovido pelo IEMAC - Instituto de Estudos da Macaronésia.

Lecionado em inglês e de nível pós-graduado, o curso é oferecido em parceria com a Escola Naval (Portugal), a Universidade de Coventry (Reino Unido) e a Universidade de Satakunta de Ciências Aplicadas (Rauma - Finlândia). O curso conta ainda com o apoio institucional do Atlantic Center – Ministério da Defesa de Portugal, Instituto Marítimo Portuário e Guarda Costeira de Cabo Verde, e tem como *media partner* a **Revista de Marinha**. São patrocinadores principais a ENAPOR e o Ministério do Mar de Cabo Verde.

Oferecido em formato híbrido (presencial e *online*), o curso obteve uma adesão significativa e geograficamente diversificada, estando inscritos 18 alunos de três continentes: África (Cabo Verde, Gâmbia e Togo), Europa (Portugal) e América do Sul (Uruguai).

Um dos principais objetivos do projeto é contribuir para a maior projeção de Cabo Verde na região como um *hub* de formação avançada e um difusor de conhecimento sobre questões marítimas. As matérias curriculares, lecionadas na sua maioria por membros do corpo docente das instituições académicas parceiras, compreendem Direito do Mar, Governação Marítima, História Marítima, Segurança, Economia e Operações Marítimas.



O curso, que termina em julho de 2022, inclui uma viagem de estudo a Portugal e Finlândia em abril do mesmo ano, durante a qual estão previstas visitas à Escola Naval e à Universidade de Satakunta, para atividades académicas complementares e encontros com membros destas instituições parceiras.

Fátima Monteiro

Porto de Lisboa eleito como melhor porto de cruzeiros

A APL – Administração do Porto de Lisboa conquista, pelo 6º ano consecutivo e pela 7ª vez desde 2009, o troféu de **melhor porto de cruzeiros da Europa**. A votação decorreu no âmbito do *Europe Winners Day 2021*, dos *World Travel Awards Europa*, realizado virtualmente no dia 22 de outubro de 2021, em substituição da habitual Cerimónia de Gala.

Os *World Travel Awards* distinguem os melhores exemplos de boas práticas no setor do Turismo, e é neste sentido que a APL tem trabalhado e vai continuar a trabalhar, em conjunto com a concessionária LCP - *Lisbon Cruise Port* e os restantes parceiros, na prossecução de um objetivo comum: potenciar o porto e a cidade de Lisboa como um destino sustentável de cruzeiros de excelência.

Ricardo Medeiros, administrador da APL, afirmou que ... *este prémio representa a determinação e empenho de todos os stakeholders que contribuíram para o sucesso. A autoridade portuária, o operador do terminal e todos os parceiros comprometeram-se com uma estratégia de desenvolvimento estrutural, que nos trouxe até onde nos encontramos. Acreditamos fortemente que Lisboa, como porto e destino de cruzeiros, garante uma resposta sustentável aos desafios presentes e futuros.*



Por seu lado, Duarte Cabral, Diretor Geral da LCP – *Lisbon Cruise Port*, afirmou que ... *como parte do maior operador mundial de portos de cruzeiros, Global Ports Holding, é uma honra receber este prestigiado prémio, especialmente numa fase de retoma tão crucial para a indústria de cruzeiros que, devido à pandemia COVID 19, esteve praticamente paralisada mais de um ano.*

O Porto de Lisboa foi acompanhado na nomeação para finalista de melhor porto de cruzeiros da Europa de 2021 por doze cidades, tendo vencido Antalya, Barcelona,

Copenhaga, Ege, Amesterdão, Heraklion, Istambul, Marselha, Pireu, Southampton, Split e Veneza.

Desde 2009, ano em que a cidade de Lisboa foi eleita como melhor destino de cruzeiros da Europa, nos *World Travel Awards Europa* realizados em Óbidos, o porto e a cidade de Lisboa têm sido nomeados para os *World Travel Awards*, a nível europeu e mundial, para as categorias de melhor porto e melhor destino de cruzeiros, tendo em 2014, 2016 e 2020, ganho as duas categorias.

Mobilift
we move your world

Distribution partner of
KONECRANES

LÍDERES NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Mobilift Portugal, Lda.
Rua do Cabeço da Vigia, 1-3 - Apt.20 - Lau - 2951-901 Palmela - Portugal -tel. +351 212 338 130 - fax: ++351 212 338 131
www.mobilift.pt - / geral@mobilift.pt

BOLUDA LINES REFORÇA PRESENÇA NO PORTO DE SETÚBAL

A Boluda Lines prevê reforçar os seus serviços no Porto de Setúbal em 2022. A escolha de Setúbal deve-se às excelentes condições da oferta e às perspetivas de desenvolvimento futuros.

Este armador tem já dois serviços de linha regular no Porto de Setúbal, com escala semanal no TMS Zona 2, concessionado à Sadoport. As linhas de contentores, Norte 2020 e Norte Canarias, têm uma rotação por portos como Canarias (Las Palma, Tenerife, Arrecife, Fuerteventura, La Palma), Senegal (Dakar), Maurítania (Nouadhibou, Nouakchott), Cabo



Verde (Sal, Boavista, Praia, Mindelo) e Bissau. As linhas Boluda movimentam cerca de 65 navios por ano e 9.750 TEU's no Porto de Setúbal, com maior preponderância para a exportação.

A Boluda Miller vai passar a operar também navios na LISNAVE, para reparação e/ou manutenção, funcionando como agente de navegação neste novo segmento.

A aposta no reforço das linhas de serviço regular da Boluda Lines, visa melhorar a qualidade e frequência dos serviços prestados aos seus clientes.

DGRM CONSIGNA EMPREITADA DE DRAGAGEM DA BARRA DE TAVIRA

A Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) procedeu à consignação da empreitada de dragagem de manutenção do Porto de Tavira no passado dia 13 de setembro.

A empreitada em apreço, com um prazo de execução de dois meses, contempla a dragagem de 63.000 m3 de sedimentos de constituição predominantemente arenosa provenientes da barra, canal de entrada e zona interior que inclui a zona das "Quatro Águas" e a Doca de Recreio, representando um investimento total de meio milhão de euros, proveniente integralmente do Orçamento do Estado de 2021.



Em breve serão iniciados os trabalhos previstos, primeiro o levantamento completo da batimetria nas zonas de inter-

venção, ação após a qual decorrerão as dragagens sequencialmente nas diversas zonas referidas. Os trabalhos contemplam o transporte dos sedimentos para imersão no meio marinho, sendo que a maior parte destes será colocada nas proximidades da costa, na área da deriva litoral, alimentando assim as praias e combatendo a erosão costeira.

Esta empreitada é mais um passo no cumprimento do Plano Plurianual de Dragagens, produzido pela DGRM em parceria com o LNEC, no sentido do melhoramento das condições de navegabilidade e acessibilidade ao porto de Tavira.

CONCURSO PARA A CONCESSÃO DO TERMINAL MULTIPURPOSE DE SINES

A Administração dos Portos de Sines e do Algarve (APS) colocou no mercado o procedimento que visa a celebração de Contrato de Concessão de exploração, em regime de serviço público do Terminal *Multipurpose* de Sines (TMS), terminal vocacionado para a movimentação de mercadorias diversas, incluindo contentores, granéis e cargas de projeto.

As condições do concurso foram desenhadas com o objetivo de colocar à concorrência um processo de concessão flexível, que possa ser atrativo para operadores de média/grande dimensão com diferentes vocações, que se disponham a assegurar simultaneamente a movimentação das cargas de proximidade e a reconversão da atividade do terminal. O prazo de concessão será proposto pelos concorrentes, sujeito a um máximo de 30 anos.



As propostas devem ser apresentadas até 15 fev 2022.

O TMS iniciou a sua exploração em 1992, centrada na importação de carvão para as centrais termoelétricas de Sines e do Pego, tendo mais tarde sido ampliado para permitir a movimentação de vários tipos de car-

ga. Com o encerramento da atividade das centrais termoelétricas, o TMS tem todas as condições não só para capturar mais carga de *hinterland*, como também para se reconverter num nó logístico especializado, seja na área do agroalimentar, de outros granéis sólidos ou de contentores.

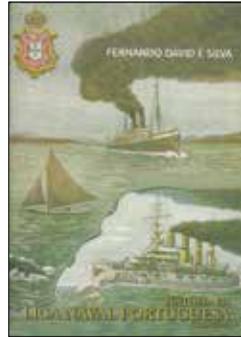
“HISTÓRIA DA LIGA NAVAL PORTUGUESA (1900 – 2020)” APRESENTADO EM FARO

Teve lugar no dia 22 de Outubro, no auditório do IPDJ-Instituto Português do Desporto e Juventude de Faro, a apresentação do livro “História da Liga Naval Portuguesa (1900-2020)”, cujo autor é o C/Alm. Eng^o Fernando David e Silva.

Na mesa de honra estiveram presentes, além do autor, o director do IPDJ-Faro, Dr. Custódio Moreno, o apresentador do livro, Prof.

Doutor Manuel Rebelo Marques e o editor, o V/Alm. Alexandre da Fonseca.

Abriu a sessão o director do IPDJ, anunciando a realização deste evento como



parte das comemorações dos 30 anos daquela instituição. Seguiu-se no uso da palavra o editor, que partilhou com a plateia a sua ligação ao Algarve, referindo o seu Avô, que teve um papel de relevo no passado farense. Mencionou as razões que o levaram a editar esta obra, assinalando ainda que a Confraria Marítima de Portugal - Liga Naval, dirigida pelo C/Alm. Bossa Dionísio,

patrocinou esta obra.

O Prof. Rebelo Marques presenteou a plateia com uma brilhante apresentação deste trabalho que começou por ser

uma tese de doutoramento e, por desafio do editor, foi adaptado a livro para o público em geral. Um esclarecimento muito completo pelo autor, fechou a sessão de palavras para dar lugar ao momento de autógrafos, enquanto se servia um *vin d'honneur* com vinhos da Quinta da Chocapalha.

Entre uma interessada assistência, encontravam-se o Comandante da Zona Marítima do Sul e o Capitão do Porto de Olhão.

Texto: Isabel Pereira

OBSERVAÇÃO:

Este texto não segue o AO 1990.

DGRM ASSOCIOU-SE À CELEBRAÇÃO DO MARITIME DAY 2021

A Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) associou-se à celebração do Dia Marítimo, dia 30 de setembro, dedicado este ano aos recursos humanos a bordo dos navios, os “marítimos”. A Organização Marítima Internacional (IMO) escolheu este tema em consequência do impacto que a pandemia teve nos marítimos e no esforço que estes realizaram para manter o transporte marítimo a funcionar e as economias e o abastecimento de bens sem rutura, incluindo os materiais médicos. Com exceção dos cruzeiros, todo o *shipping* continuou em funcionamento.

Durante os anos de 2020 e 2021 os marítimos ficaram isolados nos navios durante meses, face às dificuldades nas rendições, porque as fronteiras fecharam, os voos não existiam e em muitos casos sem acesso a



vacinas. Foi um período dramático que só agora está a recuperar a normalidade.

Face à difícil situação, Portugal, através da DGRM, seguiu o apelo da IMO e considerou os marítimos como trabalhadores essenciais. Entre outros aspetos, foi dado todo o apoio médico aos navios quando necessário, foi facilitado o acesso à execução de testes COVID 19, foram criadas condições nos portos para períodos de quarente-

na e isolamento e foi facilitado o transporte dos navios diretamente para o aeroporto quando existiam voos disponíveis.

Foram também tomadas medidas extraordinárias para apoio aos marítimos durante a pandemia, como por exemplo a renovação administrativa ou derrogações das autorizações e renovação dos certificados. Todos os navios de bandeira portuguesa mantiveram-se sempre em operação.

O *Maritime Day* foi criado em 1978 pela IMO, a agência das Nações Unidas especializada na segurança da navegação e na prevenção da poluição marinha provocada por navios, que conta com 174 Estados-membros. A DGRM agradece o esforço realizado pelos mais de 1,5 milhões de marítimos que todos os dias a bordo ajudam a manter o *mundo a funcionar*, e pelo redobrado esforço durante o largo período da pandemia.

Uma aposta
na Intermodalidade e na Logística

PORTO DE SETÚBAL

www.portodesetubal.pt

A embarcação SR 03 na travessia Funchal-Calheta.



Projeto TSB deslocou-se à Madeira

O Projeto Técnico Solar Boat (TSB), fundado em 2015, envolve cerca de 70 estudantes, maioritariamente do Instituto Superior Técnico (IST), cujo objetivo é desenvolver embarcações de competição movidas a energias renováveis.

Após o sucesso da 1ª edição da Odisseia TSB, que percorreu o país de Norte a Sul do Continente no verão de 2020, tendo realizado várias travessias desde o Douro até ao Algarve, este ano a equipa TSB realizou a 2ª edição deste evento nas águas do arquipélago da Madeira no início de setembro, onde foi testado o terceiro protótipo de embarcação solar, a SR 03.

No seguimento de um protocolo de parceria celebrado no *campus* do IST no Taguspark em 5 de maio, entre o TSB e o Grupo Sousa, envolvendo os seus armadores GS Lines e Porto Santo Line, este grupo empresarial português de referência, operador marítimo-portuário, de logística e energia, assumiu-se como parceiro logístico da 2ª edição da Odisseia TSB.

Na ocasião, Pedro Amaral Frazão, Administrador e *Chief Sustainability Officer* do Grupo Sousa declarou ... *hoje assumimos a intenção conjunta de levar este projeto à Região Autónoma da Madeira para testar o protótipo SR 03 nas águas das ilhas da Madeira e do Porto Santo no início do mês de setembro, o que será uma excelente oportunidade para envolvermos a comunidade, e sobretudo os jovens, numa ação de sensibilização sobre um tema tão atual como é o da utilização dos recursos renováveis num planeta que todos queremos melhor ... , na verdade, este projeto traduz a entajuda e união de esforços para um objetivo comum, seja pelos estudantes envolvidos, como também de outras empresas e participantes que, embora não tendo*

estado hoje aqui presentes, são igualmente parceiros.

No dia 3 de setembro, na marina do Funchal, a embarcação foi apresentada pelos estudantes do TSB à comunicação social, tendo contado com a presença do Presidente do Governo Regional da Madeira, Miguel Albuquerque, do Secretário Regional de Educação, Ciência e Tecnologia, Jorge Carvalho, do Administrador do Grupo Sousa, Duarte Rodrigues, e, ainda, do atleta olímpico e *windsurfer* madeirense, João Rodrigues. Neste evento foi apresentada a iniciativa de, no futuro, se realizar uma competição demonstrativa onde serão apresentadas diversas embarcações criadas por jovens de toda a Europa, a realizar na Madeira, o que mereceu o acolhimento do Governo Regional.

A 2ª Edição da Odisseia Técnico Solar Boat constou da realização das travessias Funchal-Calheta, Funchal-Quinta do Lorde, e ao longo da costa sul da ilha do Porto Santo, tendo a embarcação SR 03, movida a energia solar, sido sujeita a vários testes, comprovando o sucesso do projeto.



Apresentação do projeto no Funchal, 3 set 2021.

A primeira travessia teve lugar em 4 de setembro, tendo a SR 03 percorrido uma distância de 15,3 mi ao longo de três horas e meia, desde a marina do Funchal até ao Porto da Calheta.

No dia 6 de setembro, a equipa saiu do Funchal em direção à Ponta de S. Lourenço, tendo terminado a travessia na Quinta do Lorde, após 14 mi contra um mar agreste, ao longo de 4 horas e meia.

No dia 8 de setembro, deslocou-se ao Porto Santo, tendo a SR 03 sido transportada pelo *ferry* LOBO MARINHO, da Porto Santo Line. Foi nas águas límpidas e de paisagens deslumbrantes desta ilha que se realizou a terceira e última travessia da Odisseia 2021, no dia 10 de setembro, percorrendo a costa sul do Porto Santo, pondo um ponto final na Odisseia 2021 com uma viagem de 12 mi ao longo de duas horas e meia. No total, a SR 03 navegou 41,3 mi, com um gasto de energia de 8.197 Wh.

Ao longo da sua permanência nas ilhas da Madeira e do Porto Santo, foi visível o entusiasmo da equipa de jovens do TSB e o seu reconhecimento pelo acolhimento que tiveram da população, que constatou que a equipa esteve a trabalhar arduamente para cumprir os objetivos para esta temporada. *Apesar de alguns contratemplos causados principalmente pelas condições meteorológicas, consideramos que a Odisseia 2021 foi um tremendo sucesso!* refere João Novo, team leader do TSB, que referiu ainda ... *cumprimos os nossos objetivos para este evento, o São Rafael 03 persistiu e conseguiu enfrentar todo o tipo de desafios e demos a conhecer o nosso projeto aos madeirenses. Esperamos voltar à Madeira em breve, e contamos com o apoio do Governo Regional e do Grupo Sousa!*

Colaboração TSB / Grupo Sousa

Forum HSBO realizou-se em Gotemburgo

Realizou-se de 31 de agosto a 2 de setembro, em Gotemburgo, na Suécia, mais uma edição do Fórum HSBO (acrónimo inglês de *Operações de Embarcações de Alta Velocidade*), evento que reúne de dois em dois anos profissionais do mundo inteiro para apresentar o que de mais avançado se produziu em pesquisa, tecnologias, procedimentos operacionais, equipamentos e *design* de embarcações de alta velocidade.

O programa do evento incluiu apresentações em auditório, uma exposição de equipamentos e demonstrações em mar aberto. A ocasião prestou-se também para o *networking* e negociações destinadas a aquisição de meios e equipamentos.

Participaram neste evento delegados de 21 países em representação de Marinhas, Guardas Costeiras, Polícias, Busca & Salvamento, Forças Especiais, Academia e Ciência, Indústria e Construção Naval, enquanto para as demonstrações em mar aberto foram disponibilizadas 22 embarcações de última geração.

Entre um leque de distintos *keynote*



speakers destaque-se a presença do V/ Adm Peder Ohlsson, Vice-Comandante da Marinha Sueca, que fez uma apresentação sobre a estrutura, funcionamento e recursos da Marinha daquele país, e do R/Adm Thomas Engevall, Subdiretor Nacional de Armamento da Administração Sueca de Materiais de Defesa, que fez uma apresentação sobre

os requisitos da Marinha Sueca para desenvolvimento das suas capacidades anfíbias. Saliente-se a referência nestas apresentações ao reforço de 35% do orçamento sueco para a Defesa, o que suscitou algumas questões durante o período de debate.

Uma delegação lusófona encabeçada pelo C/Alm. Fernando Seuanes, Subdiretor-geral da Autoridade Marítima, marcou forte presença no evento. Além do Alm. Seuanes, que falou sobre as Operações relativas a Imigração Irregular e Tráfico de Droga, a delegação integrou ainda Pedro Jardim, da Grupo de Mergulho Forense da Polícia Marítima, que fez uma apresentação sobre Desafios e Desenvolvimento Operacional, o Ten. Daniel Marques da Costa, da Unidade de Controlo Costeiro da Guarda Nacional Republicana, e da Prof. Doutora Fátima Monteiro, Investigadora e Presidente do Instituto de Estudos da Macaronésia (IEMAC), que falou sobre a posição estratégica dos arquipélagos da Macaronésia no contexto Atlântico, com enfoque em Cabo Verde.

Fátima Monteiro



GRUPO SOLISA

PORTUGAL CONTINENTAL, AÇORES, MADEIRA, ESPANHA, CABO VERDE E GUINÉ-BISSAU

- MAIOR SHIPOWNER PORTUGUÊS NA LISTA ALPHALINER DOS 100 MAIORES DO MUNDO
- ÚNICO GRUPO EMPRESARIAL PORTUGUÊS A INTEGRAR O CONSÓRCIO MULTINACIONAL QUE OPERA O TERMINAL DE CRUZEIROS DE LISBOA
- MAIOR OPERAÇÃO LOGÍSTICA DE GNL, NO ATLÂNTICO, ASSEGURANDO O ÚNICO GASODUTO VIRTUAL NA MACARONÉSIA







TRANSPORTE DE CARGA	TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASSAGEIROS	ENERGIA
<p>▶ TRANSPORTE MARÍTIMO ▶ LOGÍSTICA INTEGRADA</p> <ul style="list-style-type: none"> SHIPOWNER OPERAÇÃO PORTUÁRIA SERVIÇOS DE REBOQUE AGENTES DE NAVEGAÇÃO SHIPMANAGEMENT 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ NAVIO FERRY ▶ UNIDADES HOTELEIRAS ▶ AGÊNCIA DE VIAGEM ▶ TERMINAL DE CRUZEIROS 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ GASODUTO VIRTUAL DE GÁS NATURAL ▶ UNIDADE AUTÓNOMA DE GÁS (UAG) ▶ PARQUE EÓLICO ▶ PARQUE FOTOVOLTAICO

www.gruposousa.pt

WE PROMISE. WE DELIVER.



A Revista de Marinha entrevista Pedro Amaral Frazão, Administrador e Chief Sustainability Officer do Grupo Sousa

Revista de Marinha: É referido que a utilização de gás natural reduz as emissões de poluentes. Que impacto têm esses poluentes no ambiente e na saúde?

Pedro Amaral Frazão: O gás natural é um combustível fóssil mais limpo comparativamente a outros, como o fuelóleo ou o diesel. Sabemos que o gás natural emite menos dióxido de carbono (CO₂) para a atmosfera e que contribui menos para o aquecimento global.

A utilização do gás natural permite, no curto prazo, reduzir em cerca de 25% as emissões de CO₂ em relação ao fuelóleo, que é atualmente o combustível mais utilizado nas regiões insulares para geração de energia elétrica. A descarbonização está na agenda mundial e é um dos principais desafios que a humanidade enfrenta.

Em segundo lugar, os equipamentos e infraestruturas de gás natural são também adequados para, no futuro, processarem o bio metano, gás 100% renovável. Por seu turno outras emissões poluentes resultantes da queima de combustíveis fósseis como o fuelóleo têm impacto na saúde. Com efeito, a Organização Mundial de Saúde (OMS) tem vindo a divulgar, com base em evidências científicas, os impactos que têm poluentes como as *partículas*, os óxidos de azoto (NO_x) e os óxidos de enxofre (SO_x).

Começando pelas partículas, a OMS identifica uma relação entre a exposição do ser humano a concentrações elevadas de partículas e a mortalidade. Sendo prejudicial para a saúde a existência de partículas, mesmo a baixas concentrações, a OMS entende que o nível de exposição deverá ser o mais reduzido possível.

Em 2013, um estudo efetuado pela *International Agency for Research on Cancer*, da OMS, concluiu que a poluição atmosférica é cancerígena para o ser humano sendo observada a associação de partículas no aumento de incidências de cancro, em especial do pulmão. O gás natural, tal como o que é consumido na ilha da Madeira, permite reduzir em cerca de 96% as emissões de partículas.

Quanto aos *óxidos de azoto (NO_x)*, estudos epidemiológicos demonstram que os sintomas de bronquite em crianças asmáticas aumentam perante exposições de longa duração ao NO_x. O gás natural, tal como aquele que é consumido na Madeira, permite reduzir em cerca de 85% estas emissões.

Relativamente aos *óxidos de enxofre (SO_x)*, estes afetam o sistema respiratório e o funcionamento dos pulmões, além de causarem irritação nos olhos, inflamação do sistema respiratório, tosse e agravamento da asma e da bronquite crónica. O gás natural permite reduzir em cerca de 100% estas emissões poluentes.

RM: O gás natural não é mais perigoso que os combustíveis que utilizamos diariamente, como o gasóleo, gasolina, butano ou propano?

P.A.F.: Importa perceber que a inflamação destes combustíveis só ocorre quando são expostos a uma fonte de ignição e a sua percentagem de concentração com o ar se encontra dentro dos limites de inflamabilidade; fora desses limites não há inflamação. De acordo com a literatura, esses limites de inflamabilidade são conhecidos: gasóleo (0,7%-5,0%), gasolina (1,4%-7,6%), butano (1,5%-9,0%), propano (2,0%-11,0%) e gás natural (5%-15%).

Daqui se infere que esses combustíveis carecem de concentrações menores que o gás natural para serem inflamáveis, e, por serem mais densos que o ar, caso libertados serão dispersos no solo, enquanto o gás natural, porque é menos denso, dissipa-se na atmosfera. Por outro lado, poderá, a determinadas temperaturas e mesmo sem fonte de ignição, ocorrer a autoignição desses combustíveis. Também nestas circunstâncias o gás natural apresenta uma situação mais favorável.

RM: O gasoduto virtual de GNL é um projeto pioneiro e inovador que envolve vários desafios. Quer desvendar nos quais os econtrados na sua implementação?



Exercício de demonstração (You Tube).

P.A.F.: Gostaria de re-crear a fevereiro de 2013, momento em que iniciámos o planeamento da cadeia logística que designamos por “Gasoduto virtual de GNL” e que arrancou em março de 2014.

Na realidade, o primeiro desafio foi partirmos de um conceito que já existia, mas que nunca tinha sido posto em prática com a intensidade que estamos a fazer. Ou seja, não existia a nível mundial nenhum operador que nos pudesse inspirar.

Construímos ao longo deste processo um robusto portfólio de procedimentos inspirados nos princípios de boas práticas da Marinha Portuguesa, e que acabaram por ficar “embebedos” nesta operação, mas também na cultura de *saber-fazer* e rigor que pautam a atuação da reduzida equipa da Gáslink (7 pessoas), que conduz a operação ao longo dos 365 dias do ano, 24 horas por dia.

O desafio concreto e diário que nos tem acompanhado é o de fornecer, semanalmente, mais de 36 contentores de GNL, pontualmente 40 a 42, dispondo de uma frota de 55 contentores, sem falhas de abastecimento e em segurança. Isto exige um grande sincronismo ao nível operacional e de manutenção.

Decorridos estes anos continua a ser a maior operação deste género, pelo menos no espaço Atlântico, o que explica o facto de se ter tornado uma referência internacional e sermos regularmente contactados por operadores de referência da indústria do *Oil & Gas*, bem como por operadores logísticos e investidores, com o propósito de replicarem este modelo de operação noutras geografias.

Os desafios são permanentes, mas a realidade é que a experiência nos tem ensinado muito, sobretudo na otimização da operação. Também temos uma enorme vantagem competitiva que deriva do facto de a cadeia logística ser, quase na totalida-

de, assegurada com meios próprios do nosso Grupo. Refiro-me à intervenção direta nesta cadeia da empresa de navegação, dos operadores dos terminais marítimos, do agente de navegação, do transporte rodoviário e dos serviços de manutenção.

RM: O gasoduto virtual de GNL é apontado como um caso de estudo a nível internacional, com mais de 11.000 operações realizadas sem interrupção de fornecimento e zero acidentes. Isto é o resultado de quê?

P.A.F.: Não obstante a vantagem competitiva que identifiquei, não deixa de ser uma operação complexa, que nos obriga a manter uma atenção redobrada em vários domínios para garantirmos a segurança do abastecimento.

Penso que o sucesso decorre da prioridade que conferimos à formação e treino do pessoal, à monitorização da cadeia logística, à avaliação da condição e manutenção dos sistemas e equipamentos afetos à operação, e ao processo de melhoria contínua implementado desde o primeiro dia. É esta a cultura que norteia a Gáslink e que se estende às restantes empresas envolvidas.

A Gáslink tem igualmente sido um parceiro ativo na colaboração com os Serviços de Proteção Civil da Região Autónoma da Madeira, bem como envolvendo outras entidades institucionais, através da realização de exercícios de combate a incêndios.

RM: Quem são os beneficiários desta operação?

P.A.F.: Os principais beneficiários do *gasoduto virtual de GNL* são os residentes e os visitantes da ilha da Madeira, já que a introdução do gás natural na matriz energética regional permitiu reduzir as emissões poluentes.

Em complemento ao crescimento dos centros produtores de energia renovável na Madeira, o *gasoduto virtual de GNL* vem ainda contribuir para o processo de descarbonização, de uma forma sustentada, importando sublinhar que as capacidades instaladas poderão também acomodar o biometano (bioGNL), que é um gás 100% renovável.

Por outro lado, importa realçar a geração de valor que o *gasoduto virtual de GNL* aportou para a Região nas vertentes social e económica, já que permitiu fixar postos de trabalho qualificado na Madeira, como também a otimização dos recursos existentes e com um baixo custo de investimento.

RM: O sucesso da introdução de GNL numa ilha não se esgota certamente na produção de energia elétrica. Existem porventura outras oportunidades?

P.A.F.: Com certeza que existem outros segmentos onde o gás natural pode ser introduzido, seja no abastecimento de navios de cruzeiro, como já sucedeu e em que fomos pioneiros, sejam ainda a iates, rebocadores, ou outras embarcações que o utilizem como combustível.

Também nos transportes terrestres de mercadorias e pessoas o gás natural constitui uma boa opção tanto mais que a questão principal, a logística, está resolvida.

Por outro lado, não é de descartar a possibilidade de utilizar gás natural na indústria e serviços (hotelaria, fábricas, hospitais, etc.) seja na Madeira ou nos Açores, ou mesmo em Cabo Verde, ou na Guiné-Bissau, onde também estamos presentes e esta operação poderá ser replicada.

OBSERVAÇÃO:
Ver o artigo *O Gasoduto Virtual de GNL Português, de que é autor o Cte. Pedro Frazão, a* **pgs 40 desta revista.**

CTE. PEDRO AMARAL FRAZÃO

O Cte Pedro Amaral Frazão nasceu em Luanda, Angola, é Administrador e *Chief Sustainability Officer* do Grupo Sousa com os pelouros da Sustentabilidade, Responsabilidade Social Corporativa, Comunicação Estratégica, Segurança e Proteção.

Licenciado em Ciências Militares Navais-Marinha, especializou-se em Comunicações e Guerra Eletrónica, sendo pós-graduado em Gestão Estratégica da Comunicação.

Na sua carreira naval embarcou em fragatas da classe CTE. JOÃO BELO e comandou o patrulha ZAIRE. Prestou serviço no Comando-Chefe da Área Ibero Atlântica, foi Diretor da Estação Radionaval e Capitão do Porto de Porto Santo, Adjunto do Chefe da Missão Militar de Portugal na NATO e UE (Bruxelas), oficial de planeamento no Estado-

-Maior da Armada e Assessor do Ministro da Defesa.

Entre 2009 e 2012 foi Comandante da Zona Marítima da Madeira, Capitão dos Portos do Funchal e de Porto Santo, e Comandante Regional da Polícia Marítima. Transitou, a seu pedido, para a situação de Reserva com o posto de Capitão-de-mar-e-guerra.



Novos desafios nos Portos

por José Carlos Simão*

É conhecida a regra de que os navios evoluem e os portos adaptam-se. Atualmente, uma nova dimensão de desafios para os navios está em marcha e os armadores e os portos devem compreendê-la para melhor prepararem o futuro.

Com a adoção do Pacto Ecológico Europeu em dezembro de 2019, a Comissão Europeia estabeleceu uma nova estratégia de crescimento que visa transformar a União numa sociedade equitativa e próspera, dotada de uma economia moderna, eficiente na utilização dos recursos e competitiva que, em 2050, tenha zero emissões líquidas de gases com efeito de estufa (GEE) e em que o crescimento económico esteja dissociado da utilização desequilibrada dos recursos. Para alcançar estes objetivos ... *deve ser dada prioridade à eficiência energética.*

Em março de 2020, a Comissão apresentou uma proposta de Lei Europeia em matéria de clima com a finalidade de descarbonizar a Europa até 2050. O Plano para a Meta Climática está igualmente em consonância com o objetivo do Acordo de Paris de manter o aumento da temperatura mundial abaixo dos 2° C e de prosseguir os esforços para limitar o aumento a 1,5° C. Em 22 de abril de 2021, o Parlamento Europeu e o Conselho chegaram a um acordo político provisório para alcançar uma redução interna líquida das emissões de GEE de, pelo menos, 55 % até 2030, em comparação com 1990. Para concretizar este objetivo, o programa de trabalho da Comissão Europeia para 2021 anunciou o pacote *Fit for 55* que visa reduzir as emissões de GEE em, pelo menos, 55 % até 2030 e alcançar uma Europa com impacto neutro no clima até 2050. Este pacote abrangerá uma série de domínios políticos, incluindo a eficiência energética, a energia de fontes renováveis, o uso do solo, a tributação da energia, a partilha de esforços e o comércio europeu de emissões.

Para alcançar a neutralidade climática até 2050, será necessário reduzir em 90 % as emissões dos transportes até 2050, o que é uma meta muito ambiciosa. Todos os modos de transporte, incluindo o transporte marítimo, terão de contribuir para esses esforços.

Para conseguir reduções significativas das emissões de CO₂ do transporte marítimo, é necessário consumir menos energia (aumento da eficiência energética) e utilizar



tipos de energia mais limpos, promovendo a utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos. Estes aspetos serão analisados de forma mais pormenorizada no contexto das iniciativas *ReFuelEU Aviation* e *FuelEU Maritime* que visam aumentar a produção e a utilização de combustíveis alternativos sustentáveis nesses setores. O desenvolvimento e a implantação das tec-

nologias necessárias ... *deve ter lugar até 2030 a fim de permitir preparar uma mudança muito mais rápida após essa data,* com os portos também a terem um papel essencial.

Em função dos cenários políticos avaliados no âmbito do Plano de Ação Climática para 2030 e em apoio da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, os

combustíveis renováveis e hipocarbónicos devem representar entre 6 % e 9 % do cabaz de combustíveis do transporte marítimo internacional em 2030 e entre 86 % e 88 % até 2050.

A política comum dos transportes observa que a quota de energias renováveis no setor dos transportes tem de aumentar através do desenvolvimento da eletrificação, dos biocombustíveis avançados e de outros combustíveis renováveis e hipocarbónicos no quadro de uma abordagem holística e integrada, sendo os combustíveis sintéticos baseados no hidrogénio cruciais para a descarbonização, em especial nos setores da aviação e do transporte marítimo.

Considera-se que é necessário um conjunto de medidas para fazer face às inúmeras deficiências do mercado que impedem a aplicação de medidas de atenuação no setor marítimo. Para além da iniciativa *FuelUE Maritime*, que visa promover a procura de combustíveis renováveis e hipocarbónicos, a Comissão propõe alargar o Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da União Europeia (CELE) ao setor marítimo e rever a Diretiva Tributação da Energia (DTE). Estas duas iniciativas devem assegurar reduções de emissões rentáveis no setor e que o preço dos transportes reflita o seu impacto no ambiente, na saúde e na segurança energética. Além disso, essa panóplia de medidas incluirá a revisão de várias outras diretivas, nomeadamente a Diretiva Infraestrutura para Combustíveis Alternativos (AFID) e a Diretiva Energias Renováveis (RED II).

É fundamental assegurar uma combinação de combustíveis mais diversificada e uma maior adesão aos combustíveis renováveis e hipocarbónicos para assegurar o contributo do setor marítimo para a consecução da ambição europeia de neutralidade climática até 2050, tal como estabelecida no Pacto Ecológico Europeu.



Ao mesmo tempo, uma abordagem diferenciada da utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos na navegação e nos portos é importante para ter em conta as diferentes implicações em termos de poluição atmosférica, com requisitos mais rigorosos para os navios nos portos e diferentes disponibilidades de tecnologias (mais opções para os navios).

Os esforços no sentido de o transporte marítimo utilizar combustíveis mais limpos são também prosseguidos a nível internacional, de forma a não distorcer a concorrência entre blocos geográficos mundiais. A Organização Marítima Internacional (IMO) adotou a estratégia inicial para reduzir as emissões de GEE dos navios. A meta específica é reduzir as emissões anuais totais de GEE em pelo menos 50% até 2050 em comparação com 2008, o que é uma redução significativa na intensidade de carbono para navios individuais de mais de 80%. Entre as medidas identificadas a curto prazo, a IMO inclui a promoção da utilização de combustíveis alternativos hipocarbónicos ou sem emissões de carbono e o fornecimento de eletricidade da rede terrestre. Também a proliferação de Áreas de Controlo de Emissões é uma prioridade, estimulando os estados costeiros a avançar na classificação de novas áreas.

Pese embora ser o meio de transporte com melhor rácio de emissões por unidade de carga transportada, quase 3% da procura mundial de energia final e 7% do petróleo mundial são consumidos por navios, principalmente pelo transporte internacional. Em 2050, espera-se que o domínio do petróleo na mistura de combustível venha a ser substituído (42%) por combustíveis com baixo e/ou zero carbono, como amónia, hidrogénio e outros combustíveis baseados em eletrólise, como o e-metanol. O gás natural terá uma participação de 39%.

Para alcançar um futuro de carbono zero para o transporte marítimo, precisaremos de novas tecnologias, novos combustíveis e inovação. Por outro lado, a descarbonização só será possível com investimentos direcionados e parcerias estratégicas, que também atendam às necessidades dos países em desenvolvimento.

A transição energética terá um forte impacto no transporte marítimo, sendo fundamental a rápida análise destes desafios por parte dos armadores e dos portos. Muitos armadores estão já a apostar fortemente na transição energética e a organizar-se em conjunto com os organismos e associações internacionais para acompanharem e financiarem esta transição. Os portos do futuro estão já a reformular as suas estratégias e a colocar em prática projetos de evolução neste campo. A energização dos navios a partir de terra, a melhoria da eficiência energética dos terminais, o estabelecimento do controlo de emissões nas áreas sob sua jurisdição, a aposta em navios e camiões amigos do ambiente, incluindo taxas vantajosas para estes, e a aposta na estratégia de *bunkering multifuel* para os navios, são exemplos de matérias incontornáveis para o futuro dos portos.

* Diretor-Geral da DGRM
comunicacao@dgrm.mm.gov.pt

Portos mais competitivos?

goclever.io

info@goclever.io

- digitalização do ambiente físico para ganhos económicos
- inteligência artificial para automação de operações
- sensores avançados para conhecimento profundo
- gestão e monitorização remota

APDL na Rota da Descarbonização, Transição Energética e Digitalização

A APDL – Administração dos portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A., traçou um ambicioso plano de investimentos, assente no compromisso da descarbonização, transição energética e digitalização do negócio, garantindo maior sustentabilidade e eficiência nas operações e em toda a atividade portuária, bem como a redução da sua pegada ambiental. O **Porto de Leixões** atingirá a neutralidade carbónica até ao ano de 2035.

O Porto de Leixões é a mais importante infraestrutura portuária do país, na relação direta com as empresas e a indústria, e por essa razão, nos próximos anos, continuará a potenciar uma estratégia de qualificação dos seus equipamentos e estruturas, através de um ambicioso plano de investimentos a que nos propomos. Estamos, neste momento, a dar passos concretos para a viabilização de intervenções cruciais para o futuro da região e do país, nomeadamente o Novo Terminal, o prolongamento do quebra-mar e o aprofundamento do canal de entrada, anteporto e bacia de rotação, que aumentarão significativamente a capacidade do porto na movimentação de mercadorias e a segurança da navegação. A obra de prolongamento do quebra-mar é absolutamente decisiva para o futuro da região e do Porto de Leixões, representando um compromisso com a economia da região norte e do país, com impacto no tecido empresarial e industrial, no emprego e no crescimento social. Esta intervenção permitirá ao Porto de Leixões continuar a desempenhar a sua função natural, adap-

tando-se ao crescimento do mercado marítimo e às principais rotas mundiais.

O Porto de Leixões deu início ao processo de transição energética que o levará a atingir a neutralidade carbónica até 2035, tornando-o o primeiro porto na Europa a ser autossuficiente a nível energético, com capacidade para obter toda a sua energia a partir de fontes renováveis. Em breve a APDL apresentará o seu Roteiro de Transição Energética que deverá orientar ações concretas destinadas a fazer de Leixões um dos primeiros portos não poluentes, colocando-o ao nível dos principais portos do mundo e redobrando o seu empenho no crescimento de uma atividade sustentável.

Alcançar a neutralidade carbónica e a autossuficiência energética em 2035, significará fazê-lo 15 anos mais cedo do que o estipulado no chamado *European Green Deal*. Um compromisso assumido por todos os estados-membros da UE para alcançar a neutralidade climática e que estabelece uma estratégia continental para fazer dos portos europeus a primeira zona livre de emissões no mundo, até 2050.

O Porto de Leixões estará assim na linha da frente dos portos europeus na transição para um novo modelo energético que garante a atividade portuária e o progresso económico, tornando-o compatível com uma sensibilidade ambiental assumida como geradora de novas oportunidades de desenvolvimento, compatíveis com a sustentabilidade e a saúde da população.

Este processo tem contado com a con-

sultadoria de uma empresa especializada no ramo, a InovaLabs, que tem vindo a trabalhar com a Administração Portuária no sentido de criar o cronograma de ações e os principais eixos de intervenção, que apostaram na descarbonização associada aos portos, reduzindo as emissões poluentes produzidas no contexto da área portuária, particularmente em função da mobilidade rodoviária neste contexto, para além do incentivo à mudança progressiva das fontes de abastecimento dos navios (ex: operações de abastecimento a GNL a navios no Porto de Viana do Castelo / Estaleiros West Sea) e na digitalização do negócio, qualificando os sistemas de informação e dotando os portos de instrumentos mais eficientes para a utilização das empresas, atribuindo mais segurança na gestão da informação e maior inovação tecnológica nos equipamentos, com evidentes ganhos logísticos e ambientais.

Entretanto, estamos também a dinamizar a participação dos principais atores que integram o ecossistema portuário e daqueles que serão os principais receptores desta mudança na definição das prioridades, no caso em concreto toda a comunidade, envolvendo-os no processo de definição deste roteiro e procurando conciliar os objetivos estratégicos de todas as partes, nomeadamente a Comunidade Portuária, os concessionários, os nossos parceiros e o município.

A opção pela definição de um *road map* partiu de um amplo diagnóstico da atividade portuária e da consciência de que



podemos reconfigurar a mobilidade rodoviária associada ao porto, quer de veículos pesados, quer de ligeiros, como forma de reduzir as emissões poluentes. Entram diariamente no Porto de Leixões cerca de 1.500 viaturas de transporte de mercadorias, que libertam um total de 1.189 tons de CO² para a atmosfera, por ano. Tal como foi amplamente divulgado, interditamos a entrada e circulação de viaturas EURO I, II, III e IV no porto de Leixões e no porto de Viana do Castelo, desde 1 de janeiro.

Estamos efetivamente a reduzir o número de viaturas pesadas mais poluentes, bem como a reduzir o tempo das operações, designadamente o levantamento e entrega de contentores marítimos ou outras mercadorias, contribuindo para a diminuição da emissão de gases para a atmosfera e para a redução da emissão de ruído provocado pela circulação de camiões dentro da área portuária. Por forma a permitir um processo de renovação da frota existente, que se mostre economicamente sustentável para o vasto número de empresas que operam nos Portos de Leixões e de Viana do Castelo, a APDL, ouvindo as várias partes interessadas e reunindo regularmente com a ANTRAM, acordou um período de transição para as viaturas que, à data de 31 de dez 2020, se encontravam já registadas naqueles portos. Foi também assinado um Protocolo de Co-



laboração que define as novas condições de acesso e trânsito de veículos ligeiros ao porto de Leixões a vigorar a partir de 1 jan 2022.

A APDL está a desenvolver esforços na criação de valor junto dos principais circuitos de movimentação de mercadorias, aumentando as soluções logísticas e a intermodalidade do seu transporte. Para além destas mais-valias, com a aposta no aumento da quota ferroviária relativa à movimentação de mercadorias nos portos, implicaremos diretamente na sustentabilidade ambiental, através das externalidades positivas que esta ação proporcionará. Este objetivo tem sido perseguido através da aposta na ferrovia, que pretendemos que duplique a sua expressão e atinja 20% da mercadoria movimentada no Porto de Leixões a curto prazo, e da criação

de condições para a implementação dos portos secos, como é exemplo o projeto da Guarda, que aproximará Leixões do seu *hinterland* e otimizará o armazenamento e transporte de carga.

A intermodalidade (rodoviária, ferroviária e marítima) promoverá, por sua vez, o transporte combinado, reduzindo prazos, custos e congestionamentos e aumentará a eficiência através do desenvolvimento de economias de escala. As evidentes mais valias destas opções, inclusive a nível ambiental, conduzirão ao reforço do posicionamento do Porto de Leixões junto da comunidade, que tanto nos caracteriza, em particular com os municípios que acolhem as nossas instalações, e que continuaremos a privilegiar.

A **Via Navegável do Douro** é para a APDL uma importante infraestrutura, quer do ponto de vista turístico, com a aposta no transporte de passageiros - marítimo-turística e navios-hotel - quer do transporte de mercadorias. A procura turística do Douro como via navegável, é um fator crítico de desenvolvimento para a região e para os municípios atravessados pelo rio Douro. Mais de 1 milhão de passageiros anuais navegam nesta via.

Neste sentido, a APDL tem preparado um plano ambicioso de investimento neste curso fluvial, que permitiu/permitirá as seguintes valias:

NO MAR OU EM TERRA ASSEGURAMOS OS MELHORES SERVIÇOS DE SHIP MANAGEMENT!

Criamos Soluções
Dinamizamos Contactos
Estipulamos Metas
Cumprimos Ações



SHIPPING CONSULTANCY MANAGEMENT

SCMA - Sociedade de Consultores Marítimos, R. do Açúcar, nº86 - R/C Dto., 1950-010 Lisboa
T.: +351 21 391 02 00 / Fax.: +351 21 395 38 82 / Email: scma@scma-ltd.com
Site: www.firstlink-sgps.com



- Navegação noturna em grande parte da via;
- Modernização das eclusas, que se refletirá na segurança de navegação (60 M€, em articulação com a EDP);
- Dragagem e alargamento do canal numa extensão de 40 kms, na zona do Tua: viabilizará o número crescente de navios que circulam no Douro, bem como possibilitará criar condições para o reforço do transporte de mercadorias;
- Melhoria da segurança: mais tecnologia na monitorização da via, reabilitação das infraestruturas de apoio e maior comunicação

A APDL tem procurado que as suas unidades de negócio sejam cada vez mais sustentáveis ambientalmente, consolidando o recurso a fontes de energia mais verdes e conduzindo ao *mix* energético das suas infraestruturas.

Esta iniciativa passa não só pela energia consumida na atividade portuária, mas também pela produção de energia verde, criando condições para que as áreas portuárias possam ser *clusters* de inovação, como é exemplo o **Porto de Viana do Castelo**:

- Acolhe a ENERCON – um dos fabricantes líderes do ramo da Energia Eólica;
- Alberga a fábrica da CorPower Ocean, de produção de conversores de energia das ondas;

• Integra na sua área de jurisdição um dos maiores parques eólicos oceânicos da Europa, o *Windfloat*;

• Estreou, em julho passado, o abastecimento de gás natural a navios, uma operação que reduz em 30% as emissões de CO², tendo recentemente repetido com sucesso esta operação;

• Está em instalação no rio Lima um projeto-piloto que prevê a colocação de três ilhas flutuantes de produção de energia solar, pela empresa portuguesa *Solarfloat*;

Este esforço tem sido transversal às unidades de negócio da APDL e encontra neste *road map* para o Porto de Leixões a definição do conjunto de ações e respetivo planeamento para tornar o porto mais verde. Para o efeito, estamos a proceder



ao diagnóstico e a construir um plano de intervenção, conjuntamente com especialistas e todos os *players* que intervêm no processo portuário, que pretende que os equipamentos usados recorram a energias alternativas, nomeadamente os veículos que apoiam a movimentação no interior do porto, bem como os navios que o visitam, possibilitando a eletrificação dos cais, minimizando o impacto das emissões quando atracados.

As recentes operações de abastecimento de navios a GNL no Porto de Viana do Castelo são um modelo que pretendemos replicar no futuro, contudo precisamos que a União Europeia promova os instrumentos necessários para a capacitação da frota mundial de navios e a sua adaptação progressiva a novas fontes de abastecimento.

Acreditamos que, com este roteiro, que se encontra a ser trabalhado, vamos com certeza concretizar o objetivo de tornar o porto autossuficiente, atingindo a neutralidade carbónica até 2035. Acreditamos ainda que todos os atores que interagem com o ecossistema dos Portos de Leixões e de Viana do Castelo, bem como da Via Navegável do Douro, devem assumir o compromisso de contribuírem para a sua descarbonização.

Colaboração da Administração da APDL

PPG Marine Coatings

Inovadora proteção antivegetativa
de alta performance

- Redução do consumo de combustível
- Menores custos de manutenção
- Minimizam o impacto ambiental
- Economia de energia



Visite www.dyrup.pt e saiba mais.

Porto da Figueira da Foz: a Importância Estratégica de um Porto Regional

Com uma vertente marcadamente exportadora (70% da movimentação total), o Porto da Figueira da Foz assume-se como extensão logística de importantes indústrias da Região Centro. Com a atual alteração nas cadeias logísticas internacionais, os portos regionais assumem novamente um importante papel no contexto da rede transeuropeia de transportes, enquanto solução mais flexível, competitiva e sustentável, voltando à agenda da decisão logística as soluções de *Short Sea Shipping*.

Com capacidade para atrair novos serviços intermodais, o Porto da Figueira da Foz necessita por isso, de dar resposta aos desafios dos seus clientes e do tecido industrial da Região Centro. Os desafios são inúmeros quer pelos projetos que tem em curso, quer pelos constrangimentos que as cadeias logísticas internacionais atravessam.

A concretização do Projeto de Melhoria das Acessibilidades Marítimas e Infraestruturas é por isso absolutamente estratégica para este porto crescer e se desenvolver. Este projeto representa um investimento estratégico de 18,2 M€ e que contempla o aprofundamento da barra, do canal de navegação, a bacia de manobra e a melhoria dos terminais, aguarda agora a conclusão dos estudos do tráfego e da arqueologia subaquática e terrestre da zona de intervenção, prevendo-se os primeiros resultados até ao final do mês de dezembro. A Declaração de Impacte Ambiental está

condicionada à realização destes estudos para emissão pela Agência Portuguesa do Ambiente, prevendo-se que o concurso seja lançado durante o 1º trimestre de 2022.

A conectividade digital e a transição energética integram também a agenda estratégica da Administração do Porto da Figueira da Foz. A desmaterialização dos processos portuários, iniciada com a implementação da JUL em 2020, aliada ao processo de desmaterialização de todos os processos administrativos e organizacionais, estão em curso sendo também importantes para a melhoria da competitividade do Porto da Figueira da Foz.

No âmbito da transição energética programa-se a implementação de medidas no sentido de reduzir, por um lado, a fatura energética e, por outro, acelerar a redução da pegada ecológica, modernizando os equipamentos de iluminação pública (já totalmente substituídas por tecnologia *led*), e a renovação da frota operacional por viaturas elétricas. Foi ainda celebrada com a Prio Energy uma parceria para implementação de um projeto de combustíveis alternativos, cujo piloto se encontra em fase de implementação e que visa contribuir para a descarbonização do porto.

No âmbito da sustentabilidade ambiental, e dadas as preocupações relativamente à qualidade do ar no âmbito do impacto da movimentação de mercadorias, está prevista a realização de um estudo da qualidade do ar no Porto da Figueira da Foz e um programa de medidas mitigadoras,

que contará com a colaboração da Comunidade Portuária.

As valências do Porto da Figueira da Foz espelham o seu contributo estratégico para o crescimento da *economia azul*. O desenvolvimento do turismo náutico e das condições da Marina da Figueira da Foz é fundamental e é nesse contexto que em 2021 foram efetuados trabalhos de melhoria na zona poente da marina, que contemplaram a instalação de novos passadiços e a reabilitação de passadiços e *fingers* existentes, repondo-se as boas condições de uso da infraestrutura. Está a ser preparado o processo de lançamento do concurso público internacional para a sua concessão.

Está em curso a reabilitação das infraestruturas portuárias, com o arranque da repavimentação do terminal comercial, num investimento na ordem dos 200 m€. De igual modo, iniciou-se o reforço das condições de *Safety and Security*, tendo em vista a modernização dos sistemas de vigilância.

ATIVIDADE PORTUÁRIA EM 2021

Em 2021, a Comunidade Portuária da Figueira da Foz mostrou a sua elevada capacidade de resposta às adversidades e resiliência, tendo ao longo do ano procurado recuperar a perda verificada no seu início. Com efeito, até outubro de 2021 foram movimentadas 1.572.064 tons, sendo



68% referente a exportação e 32% a importação. A carga contentorizada é a que mais tem crescido, num total de 17.661 TEU's, representando um aumento de 13% face a 2020.

Com o início da atividade de cruzeiros, o Porto da Figueira da Foz recebeu em outubro, o navio de cruzeiros ISLAND SKY que veio demonstrar o potencial do Porto da Figueira em acolher esta tipologia de navios e a atratividade turística da Região Centro. Esta tipologia de navios dá resposta a um nicho de mercado alternativo, que tem vindo a ser explorado por alguns operadores turísticos, no âmbito do turismo religioso, histórico e patrimonial.



INICIATIVA OPEN DAYS - CELEBRAÇÃO DO ANIVERSÁRIO DE 30 DE OUTUBRO A 30 NOVEMBRO

A 30 de outubro, o Porto da Figueira da Foz celebrou o seu aniversário, marcado pela inauguração dos dois molhes delimitadores da entrada da barra da Figueira da Foz em 1966, considerados, então, imprescindíveis para criar condições de acesso e abrigo no estuário do Mondego.

Decidimos lançar um novo projeto digital de promoção do Porto da Figueira da Foz, promovendo conteúdos nas suas distintas áreas de intervenção – *Open Days*. Até 30 de novembro iremos lançar um conjunto de reportagens e pequenos debates,

com vista a divulgar o que de melhor se faz no Porto da Figueira da Foz, bem como mostrar o papel que este desempenha enquanto importante dinamizador económico e social da região centro. O programa contempla as seguintes ações:

- Projeto a “A Escola Vai ao Porto”
- Visitas de Agrupamento de Escolas
- Concursos de Fotografia, Texto e Desenho
- Atividades de sensibilização para a importância da *Economia Azul*
- *Business Talk* “Porto da Figueira da Foz: o Papel Estratégico de um Porto Regional”
- *Business Talk* dedicada à *Economia Azul* e à Náutica de Recreio

- Visões de Futuro com os nossos parceiros

Colaboração da Administração da APFF
geral.apff@portofigueiradafoz.pt

OBSERVAÇÃO:

A iniciativa *Open Days* pode ser acompanhada nas nossas redes sociais. As políticas de cooperação entre a Administração Portuária, a Comunidade Portuária e as demais entidades públicas da Região Centro são absolutamente vitais para o desenvolvimento sustentado do Porto da Figueira da Foz. Por isto, uma visão comum e ao mesmo tempo diferenciadora do território em que o porto se insere, assume-se como um desígnio para o crescimento e competitividade do Porto da Figueira da Foz em todas as suas dimensões.

Para abastecer
não vá contra
a maré.
Só depois
de abastecido.

Os nossos postos estão a postos ao longo de toda a costa do país, com a melhor tecnologia de combustíveis e lubrificantes para aumentar o desempenho da sua embarcação. Tudo para deixar a sua viagem mais segura e o meio ambiente mais protegido.

galp.pt

galp energia cria energia



Atividades e perspectivas do Porto de Setúbal

por José Castel-Branco*

O Porto de Setúbal é um porto estuarino, localizado a 40 minutos de Lisboa, 2 horas de Badajoz e 5 horas de Madrid, o seu *hinterland* estende-se atualmente ao “centro de consumo” da região de Lisboa, ao centro do país e ao Alentejo, ou seja, abrange uma área onde residem 4 milhões de habitantes e onde estão instaladas cerca de 40% das empresas nacionais. É favorecido por condições naturais de abrigo excepcionais que permitem a navegação 24 horas por dia, durante todo o ano.

É um porto maioritariamente exportador que se tem vindo a modernizar e a tornar mais eficiente e competitivo. Está inserido numa zona industrializada que sofreu profundas transformações nas últimas décadas, em resultado das quais apresenta um potencial de crescimento único no contexto do sistema portuário nacional. A península de Setúbal reúne todas as condições para exercer grande atratividade para a localização de novas indústrias, baseadas na inovação, na logística e em novas tecnologias ambientalmente sustentáveis que podem beneficiar do espaço infraestruturado disponível, da proximidade de outras unidades, dos acessos ferroviários e rodoviários aos terminais ligados diretamente às principais redes nacionais e a Espanha, sem passar pelo tecido urbano.

Face aos resultados da sua operação portuária, mesmo durante um período atípico de fortes constrangimentos em consequência da pandemia, tem demonstrado grande resiliência. Efetivamente, não sofreu uma quebra significativa da carga movimentada em 2020, e tem registado ao longo de 2021 um crescimento que até setembro, atinge os 5% em relação a igual período em 2020, com um total de cerca de 5 milhões de tons movimentadas, sustentado principalmente pela carga geral fracionada, que cresceu 48%.

A cobertura geográfica das ligações portuárias de e para o Porto de Setúbal é caracterizada por uma assinalável distribuição, com ligação direta a cerca de 361 portos localizados em 97 países: 65 portos africanos, 34 do continente americano, 59 portos asiáticos, 200 europeus e 4 portos da Oceânia, tendo o Porto de Setúbal mantido em 2020 o perfil de porto essencialmente exportador com uma percentagem de carga exportada de 54% do total movimentado.

Se o presente já coloca o Porto de Setúbal em linha com os mais modernos e sustentáveis portos nacionais, é indispensável garantir o futuro, num esforço que envolve todos os seus parceiros, nomeadamente a CPS - Comunidade Portuária de Setúbal, a Câmara Municipal de Setúbal, empresas

industriais e de serviços do distrito e novos potenciais utilizadores. Está programado um conjunto de novos investimentos, a modernização dos terminais e principalmente a adoção de práticas ambientais mais eficientes seguindo os novos desenvolvimentos do *shipping* a nível global no que concerne a portos médios e potenciando a captação de mais e novas cargas. Esta estratégia tem vindo a ser implementada nos últimos anos e já tem resultados visíveis, nomeadamente com a conclusão da melhoria dos acessos marítimos, hoje dispõe de fundos de -15 m e de -13,5 m na barra e no canal norte respetivamente, permite o cruzamento de navios no canal, está assim preparado para receber os mais modernos navios de média dimensão, oferecendo condições de navegabilidade e segurança em linha com os portos concorrentes. Acresce a modernização do VTS (*Vessel Traffic Service*), que também incrementou a segurança e otimização da navegação, e o pioneirismo do Porto de Setúbal, com a entrada em produção exclusiva da JUL (Janela Única Logística) que permite conectar digitalmente toda a cadeia logística das mercadorias, sendo um grande reforço da desmaterialização dos processos que envolvem os diferentes modos de transporte e a logística associada com as atividades portuárias.

Na mesma linha, encontra-se em desenvolvimento o Projeto de Melhoria dos Acessos Ferroviários ao Porto de Setúbal, uma parceria entre a APSS – Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, SA e a IP - Infraestruturas de Portugal, SA, para eletrificar as linhas até ao interior dos terminais, maximizar a operacionalidade das infraestruturas e permitir a movimentação de comboios de 750 m, com redução dos custos de operação, redução de manobras, reforço da segurança da circulação ferroviária e consequente diminuição do tráfego rodoviário e do impacto ambiental. Note-se que o Porto de Setúbal é o segundo porto nacional na utilização da ferrovia na movimentação de cargas, com uma quota de 27% do total da carga. A sua concretização, em conjunto com a futura nova linha ferroviária para Espanha, também irá permitir ao porto potenciar a sua localização privilegiada em relação ao país vizinho, sendo o porto mais próximo da fronteira e da Extremadura, da Andaluzia e Madrid. As melhores ligações aos terminais, o encurtamento em 150 Km por ferrovia até Espanha e a redução em cerca de 3,5 horas dos fretes de carga, poderá criar condições excecionais de captação de carga desses centros logísticos e alargar o *hinterland*.

Para concretização da linha estratégica definida para o desenvolvimento contínuo e modernização do Porto de Setúbal estão preconizados um conjunto de investimentos em estudo, que abrangem várias atividades exercidas na sua área, desde a movimentação de carga às atividades da náutica de recreio, todos dentro dos parâmetros da sustentabilidade, redução dos impactos ambientais e da descarbonização da energia.

No Projeto *Onshore Power Supply* a APSS, acompanhando a tendência europeia e mundial dos próximos tempos, está a preparar o fornecimento de energia elétrica aos navios acostados, evitando o consumo de combustíveis fósseis e as emissões de carbono durante a estadia em porto. Atualmente está a decorrer a elaboração do estudo prévio e a avaliação económica seguindo-se o projeto de execução. Refira-se que a futura frota de navios já será adequada a esta melhoria, em consonância com a obrigatoriedade de disponibilização desse serviço nos portos.

A construção de um novo terminal multimodal, a construir sobre o aterro resultante da deposição de dragados do recente aprofundamento dos canais, localizado a montante do Terminal Ro-Ro e com 500 metros de frente, um projeto a ser desenvolvido numa lógica de concessão a privados.



Um novo terminal multiusos, que consiste na modernização e expansão do atual Terminal da Sapec, cuja concessão termina em 2025, após o que será lançado novo contrato de concessão a privados, que incluirá o investimento por parte do futuro concessionário.

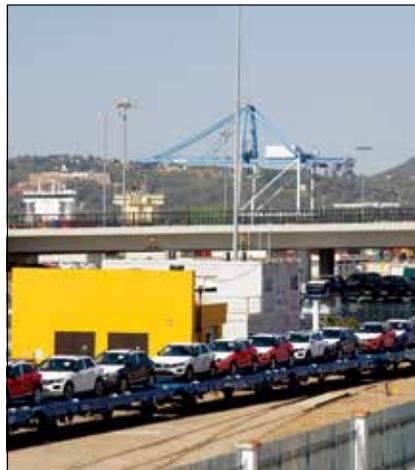
Relacionado com o investimento no novo terminal multiusos será estudado o prolongamento dos fundos de 13,5 m até ao referido terminal e está a ser desenvolvido um programa de dragagens plurianual de manutenção dos fundos de modo a garantir as condições agora existentes.

Irá ser estudada a possibilidade de edificar um parque de apoio à atividade portuária numa zona próxima da infraestrutura, será um parque de segunda linha destina-

do a libertar espaço nos terraplenos e terá ligação ferroviária. Estão a ser avaliadas as possíveis localizações.

Na área da náutica de recreio e da marítimo turística, atividades igualmente muito importantes para o Porto de Setúbal, continua firme a construção da marina de Setúbal, com investimento privado e concessão, obra essencial para dar resposta à crescente procura por parte dos utilizadores e diminuir as listas de espera nas infraestruturas existentes.

Em conclusão, a estratégia que tem vindo a ser implementada pela APSS tem permitido e irá continuar a reforçar o importante papel que o Porto de Setúbal detém no desenvolvimento da atividade económica da região e do país, constituindo-se como um porto chave no apoio à eficiência da indústria localizada na região, no abastecimento e expedição de bens de consumo, com origem ou destino no seu *hinterland*, mas também como um elo essencial na garantia, apoio e promoção do turismo, em grande expansão em Setúbal. Contudo, o seu desenvolvimento dependerá, necessariamente, dos esforços conjugados de todos aqueles que nele operam e dele dependem para o desenvolvimento das suas atividades, enfrentando os desafios da modernização e da competitividade com o apoio e a mobilização de toda a Comunidade Portuária na qual a APSS se insere e trabalha com vista à promoção do porto e da região.



* Presidente da APSS
comunicacao@portodesetubal.pt



Plano Estratégico do Porto de Sines

Uma abordagem com foco nos *stakeholders*

por Luís Miguel Silva*

A Administração dos Portos de Sines e do Algarve (APS), no exercício das funções de autoridade portuária que lhe estão confiadas, tem em curso a implementação das orientações estratégicas para o Porto de Sines 2020-2030.

O setor marítimo-portuário vive um conjunto de alterações desafiantes, entretanto agravadas pelo contexto pandémico que presenciamos. Questões como a sustentabilidade e a crescente consciencialização ambiental associada à transição energética, as alterações estruturais das cadeias logísticas globais, o foco na inovação e no desenvolvimento tecnológico são tópicos transversais a todos os setores mas que, no caso particular dos portos, assumem uma dimensão muito importante. Como exemplo prático, as alterações das fontes de abastecimento energético do país levaram ao encerramento das centrais termoelétricas a carvão que eram abastecidas através do Porto de Sines, resultando numa quebra de movimentação de vários milhões de tons, com importante impacto nas contas da autoridade portuária.

Também eventos como as tensões comerciais e geopolíticas entre blocos económicos ou o recente bloqueio do Canal do Suez alertam para a pressão que hoje existe sobre a fluidez das cadeias logísti-

cas que pode levar ao estrangulamento das economias, através do aumento da estrutura de custos das empresas importadoras e exportadoras ou motivando uma alteração da estratégia de localização das unidades produtivas para zonas mais próximas ou de uma gestão de *stocks* diferente do que tem sido habitual até agora – naquilo que já hoje se fala, de *just in time* para *just in case*.

A crescente digitalização e a constante inovação dos processos motiva também profundas alterações à forma como o negócio portuário é tratado, procurando-se uma visibilidade cada vez maior sobre as cadeias logísticas e uma integração entre sistemas que possibilite informação atualizada a cada momento. No âmbito portuário, assume também crescente importância a automatização das operações, com utilização de inteligência artificial, o recurso a redes 5G para garantir maior rapidez e segurança no processamento de quantidades enormes de informação – *big data*. Por isso, cada vez mais os temas como a cibersegurança ou ciberresiliência estão no topo das agendas das autoridades portuárias.



Foi com este cenário de fundo que a APS avançou para a definição de uma nova estratégia, auscultando os *stakeholders* que utilizam ou podem vir a utilizar o Porto de Sines sobre os vários atributos de valor de Sines, em relação aos principais concorrentes. Resultou dessa análise a identificação, pelos *stakeholders*, de quais os atributos em que o grau de satisfação mais se distancia do que seria ideal, ou seja, quais os principais atributos a melhorar, a saber:

a) **Conectividade Interna:** referindo-se à ligação do porto com o *hinterland* – por rodovia e ferrovia – e o grau de integração das redes de transporte intermodais;

b) **Dimensão do *Hinterland*:** relacionado com o dinamismo do tecido económico na área de influência do porto;

c) **Preço/custo:** referindo-se ao encargo da operação portuária percecionado por cada um dos *stakeholders*.

Os restantes atributos analisados foram a conectividade externa, a flexibilidade, a rapidez, a simplicidade, a capacidade/movimentos, a sustentabilidade/ambiente e a

coordenação/cooperação que, no geral, não revelaram uma importante diferença entre o grau de satisfação e a preferência revelada.

Numa outra vertente do Plano Estratégico foi estudado o mercado potencial de Sines na Península Ibérica, através da análise do montante de importações e exportações que, potencialmente, usam um porto de mar para a expedição e receção de mercadorias. Dessa análise resultou um número: 4% era a quota de mercado de Sines no conjunto dos portos ibéricos na parte relativa aos movimentos com o *hinterland*, excluindo as operações de *transshipment* e produtos energéticos. Este valor reduzido, para aquele que é o 4º maior porto da Península Ibérica em carga contentorizada, mostra que existe uma grande margem de evolução nos fluxos de importação e exportação.

Com base na análise do contexto, da opinião dos *stakeholders* e do perfil do *hinterland*, foram identificadas três iniciativas estratégicas que têm por objetivo enquadrar o plano:

a) **Sines: um porto para o mundo**, ou seja, reforçar o contributo do *hinterland* ibérico para os movimentos de carga e descarga a granel e contentorizada, oferecendo centralidade e acesso a mercados internacionais;

b) **Sines: o mundo no porto**, com o objetivo de capitalizar a ZILS e a ZALSines, fomentando a instalação de empresas que beneficiem da proximidade do porto e contribuam para o reforço dos seus movimentos;

c) **Sines: um porto do futuro**, ou seja, projetar uma infraestrutura portuária apta a integrar as modernas TIC no seu modelo de negócio e em sintonia com a desejada preservação do equilíbrio ambiental, social e económico.



Este enquadramento direciona a autoridade portuária de Sines para um novo compromisso que passa por conhecer melhor a dinâmica empresarial e dos fluxos de abastecimento, assim como o impacto do porto no desempenho das cadeias logísticas, assumindo uma função promotora do tráfego.

Terá então de ser cada vez mais uma gestora de rede, ao invés de uma mera gestora de infraestrutura, contribuindo ativamente para a resolução de bloqueios no *hinterland*, enquanto coordena interesses distintos por forma a satisfazer as expectativas dos *stakeholders*, assumindo um papel de catalisador da comunidade portuária enquanto diversifica os utilizadores do porto. Compete-lhe ainda ser parte

relevante nos projetos orientados para a descarbonização da economia e transição energética, ao mesmo tempo que contribui para o desenvolvimento da comunidade onde está inserida.

Este Plano Estratégico marca, assim, uma viragem na filosofia do porto, que se materializa no modelo *Community Manager*, devendo a autoridade portuária pensar e arquitetar a interação dos diversos atores, promovendo o desenvolvimento da sua comunidade portuária. Além desta importante alteração do posicionamento da autoridade portuária, foram definidas metas estratégicas que permitem uma monitorização dos objetivos estabelecidos e que demonstram a ambição de Sines no panorama portuário europeu:

**AQUÁRIO
VASCO DA GAMA**

ONDE O MERGULHO COMEÇA

ABERTO 365 DIAS
ccm.marinha.pt/pt/aquariovagama



a) **Captura de carga ibérica:** Alcançar quota de 8% no movimento dos portos ibéricos com o *hinterland*, tendo como meta intermédia o alcançar de 6% em 2025;

b) **Expandir atividade da ZILS e da ZALSines:** Aumento de 40% do volume de carga com origem/destino na ZILS/ZAL, excluindo o sector energético;

c) **Liderar a satisfação dos stakeholders:** obter a classificação de 8 (numa escala de 1 a 9) nos atributos conectividade interna, custo do porto e na flexibilidade.

Por último, num plano mais funcional, foram definidos programas de ação que dão corpo à estratégia definida em 8 dimensões: mapeamento de corredores e plataformas logísticas; atração de carre-

gadores ibéricos; atração de investidores para a ZILS/ZALSines; Sustentabilidade Ambiental e Energia; Reforço da Competência Governativa; Reorganização Interna e Incentivos; Digitalização da Logística Portuária; e Garantia de Receita e Rentabilidade.

A existência de uma autoridade portuária forte, dinâmica, que apoie as empresas, que lidere e catalise o negócio portuário, assumindo esse papel de Community Manager é uma mais-valia para uma organização como a Comunidade Portuária e Logística de Sines (CPLS) que se assume como um parceiro na implementação deste plano estratégico.

Por outro lado, importa realçar a construção desta estratégia com base na opi-

nião dos *stakeholders*, ou seja, daqueles que, no dia a dia, estão envolvidos no processo portuário, enquanto exportadores, importadores, operadores portuários, agentes de navegação, transitários, despachantes ou prestadores de serviços. Maior relevo assume quando, nas próprias metas estratégicas definidas, a satisfação dos *stakeholders* é uma das três medidas de avaliação do plano.

No entanto, cabe à Comunidade Portuária e Logística e às empresas que a compõem acompanhar esta filosofia, trabalhando em conjunto na melhoria da oferta portuária, pois a competitividade de um porto é tão maior quanto o seu elo mais fraco. Temos a certeza de que em Sines os elos são todos fortes e que só deste modo se maximizará o que esta estratégia visa fomentar, ou seja, o reforço da notoriedade e o posicionamento do Porto de Sines no contexto portuário internacional.

Neste enquadramento de trabalho conjunto, a Comunidade Portuária e Logística de Sines desenvolveu um estudo com vista à criação, em Sines, de uma Zona Franca – ou Zona de Comércio Internacional – que permita, por um lado, potenciar os volumes de carga movimentados no porto e, por outro, acrescentar valor às mercadorias, gerando emprego e riqueza.

Estamos convictos que este processo poderá ser um *game changer* para Sines, colocando-o nas mesmas condições de competitividade de outras localizações para a atração e localização de investimentos, tirando partido de um porto com ligações a todo o mundo e de uma comunidade portuária ativa, competente e dinâmica.

* luis.silva@apsinesalgarve.pt

E DEPOIS DO VERÃO?

Já tem lugar para invernar o seu barco?
E já pensou no seu projeto de refit para a próxima época?



17.000 M² DE PARQUEAMENTO AO AR LIVRE



180 LUGARES COBERTOS PARA BARCOS ATÉ 8 METROS

ADMISSÃO EXCLUSIVA POR CARTÃO DE ACESSO



SERVIÇOS DE PINTURA E REFIT

24/7 CIRCUITO FECHADO DE VIDEOVIGILÂNCIA



ASSISTÊNCIA A MANOBRAS POR PESSOAL QUALIFICADO

24/7 SEGURANÇA HUMANA



RECEPÇÃO, APOIO AO CLIENTE E CONCIERGE

PARQUE DE ESTACIONAMENTO



SERVIÇO GRATUITO DE WI-FI

BOMBA DE COMBUSTÍVEL



ÁGUA E ELETRICIDADE

Telf.: 234 031 399

NEPTUNE

neptune.org.pt

Açores na retoma do Turismo de Cruzeiros

por André Velho Cabral*

Um novo capítulo na já longa história marítima açoriana começou a ser escrito no primeiro dia de junho de 2021. Coube ao luxuoso navio WORLD VOYAGER o protagonismo de estar associado a um assinalável momento na retoma que se pretendeu concretizar, após o termo do *Estado de Emergência* no país.

Catorze meses volvidos, os portos açorianos tornaram a receber um navio de cruzeiros com passageiros, numa escala que também assinalou a primeira visita de um dos mais recentes navios da emergente Mystic/Nicko Cruises, do conhecido empresário português Mário Ferreira.

A viagem que chegou aos Açores a 1 de junho foi a primeira de dois itinerários que este navio realizou no arquipélago durante aquele mês, com a particularidade de ter visitado as nove ilhas açorianas, assim como as duas ilhas da Região Autónoma da Madeira. Esta situação resultou de uma cooperação estabelecida entre as autoridades portuárias e governamentais açorianas e madeirenses, que diligenciaram para que esta retoma fosse possível, face à situação pandémica que ainda vivenciamos.

Nesta fase inicial da dita retoma, os navios de cruzeiros de expedição assumiram um natural protagonismo, quer pela dimensão, que lhes permite visitar regiões mais afastadas dos epicentros pandémi-

cos, quer pela restrita lotação que passaram a disponibilizar. Todavia, além das condicionantes técnicas, era fundamental assegurar todo um conjunto de medidas para que a retoma fosse possível e na máxima segurança.

Quando, em junho deste ano, os Açores assumiram, em conjunto com a Madeira, o protagonismo nacional na retoma do turismo de cruzeiros, precisamente com navios de expedição, tal foi tomado possível, no caso açoriano, pela Resolução do Conselho de Governo n.º 138/2021, de 1 de junho, que criou condições para uma primeira experiência baseada no *conceito de bolha*, onde se estabeleceram rigorosos protocolos, visando minimizar quaisquer riscos de segurança, quer para visitantes, quer para visitados.

Com a evolução da pandemia e as recentes Resoluções do Conselho do Governo, nomeadamente a n.º 209/2021, de 20 de agosto, em conjunto com a Circular Informativa n.º DRS-CINF/2021/34.^a, da Direção Regional da Saúde, novas dinâmicas foram criadas para que, progressivamente, se conseguisse um retorno a uma certa normalidade.

Neste âmbito, foi possível vislumbrar alguns importantes ecos das diligências efetuadas pela tutela, nomeadamente com novas movimentações no sentido de os portos açorianos voltarem a dar as boas-

-vindas a mais companhias e a navios de maior porte. Neste particular, até ao final do ano, as mais recentes previsões apontam para a concretização global de cerca de 100 escalas de navios de cruzeiros, com o natural destaque a incidir no armador alemão Hapag Lloyd Cruises, que, entre os inícios de setembro e finais de outubro, colocou o HANSEATIC INSPIRATION a realizar cinco itinerários, numa operação quase exclusiva no arquipélago açoriano. Destas cinco viagens, resultaram várias visitas a praticamente todas as ilhas e três *turnaround* efetuados em Ponta Delgada, num total de cerca de 40 escalas.

Na primeira semana de outubro foi tempo para a estreia do AMERA, da Phoenix Reisen, que programou escalas para Ponta Delgada, Horta e Praia da Vitória. O mais recente navio da frota da companhia com sede em Bona estava a realizar um cruzeiro de 20 dias, cruzeiro esse com *homeport* em Bremerhaven e a privilegiar essencialmente o 'corredor Atlântico'. A bordo viajavam 690 passageiros e 475 tripulantes, todos com certificado digital de vacinação COVID 19 da União Europeia. Inaugurado em 1988, este é um navio com uma longa e assinalável carreira. Conheceu quatro armadores e outras tantas designações e, curiosamente, visitou os Açores em todos

O porto das velas, na ilha de S. Jorge, nos Açores.



esses momentos, como ROYAL VIKING-SUN, SEABOURN SUN, PRINSENDAM e agora como AMERA.

Entre os dias 6 e 10 de outubro, foi a vez do maior navio a ostentar pavilhão português, o VASCO DA GAMA, visitar os Açores pela primeira vez. Ao serviço da frota da Nicko Cruises, realizou escalas em Ponta Delgada, Praia da Vitória e Horta, no âmbito de um cruzeiro de 15 dias, que também teve início em Bremerhaven, na Alemanha.

No dia 8 daquele mesmo mês, recebemos a visita do já habitual DISNEY MAGIC, que escalou Ponta Delgada durante a travessia atlântica, ligando Tilbury, na Inglaterra, a Miami, nos Estados Unidos da América. Na semana de 11 a 17 de outubro, registamos a visita dos luxuosos EUROPA 2, HANSEATIC NATURE e SILVER SPIRIT, com uma série de escalas na Região, o que traduz a atratividade e destino seguro que as nossas ilhas representam para os seus armadores, respetivamente, Hapag Lloyd Cruises e SilverSea.

Em termos de dimensão, a maior estreia do mês deveria ter ficado, no entanto, a cargo do navio-almirante da Holland America Line, o novíssimo ROTTERDAM, com escala agendada para o dia 27 de outubro, em Ponta Delgada. Este seria um dos momentos altos da temporada de cruzeiros nos Açores, pois aconteceria no âmbito da primeira viagem daquele navio, após a sua entrega ao armador, na sequência da respetiva construção. Uma estreia absoluta, que, infelizmente, acabou por não



O N/M Vasco da Gama.

se concretizar, dado que condições meteorológicas adversas, que se faziam sentir naquele dia, ao início da manhã, determinaram o cancelamento da escala, já com o navio quase à entrada do porto da ilha de São Miguel.

Depois de termos assistido em setembro e outubro à segunda fase desta retomada, os últimos dois meses de 2021 devem continuar a registar um significativo movimento de navios de cruzeiro nos Açores e já com os navios de maior porte em escalas regulares, protagonizadas pela TUI, AIDA, Holland America Line ou Princess Cruises, todos com navios acima de 70 mil tons de arqueação bruta.

Embora persistam as naturais interrogações inerentes à concretização desta restante programação, certo é que, face

ao atual contexto, as *cruise lines* redefiniram rotas, criaram novos circuitos e muitas privilegiaram inequivocamente o destino Açores, motivo que nos leva a inferir a clara notoriedade que esta Região tem vindo a alcançar junto dos principais *players* do setor.

Não obstante ainda vivenciarmos um tempo de algumas incertezas e várias contingências, as dinâmicas geradas pela nova Administração da "Portos dos Açores, S.A.", que não raras vezes chamou a si a resolução de pertinentes e muito delicadas questões inerentes às diferentes fases da retoma daquela atividade nas ilhas açorianas, promoveram, inequivocamente, o sucesso de uma operação que teve meandros complexos e verdadeiramente exigentes, perante cenários com contornos dramáticos.

De igual modo, as várias Resoluções do Governo Regional dos Açores foram determinantes para que, de forma progressiva e sustentada, os portos regionais pudessem voltar a receber os navios de cruzeiro, assumindo, inclusive, inicialmente, uma posição de relevo no contexto nacional. Neste particular, o mais que provável atingir das 100 escalas de navios de cruzeiro no arquipélago em 2021, embora longe de registos mais sonantes, será, acima de tudo, e para todos os que se envolveram mais diretamente nesta hercúlea tarefa, sinónimo de missão cumprida!

* **Cruise Manager**
Portos dos Açores, S.A.
amoura@portosdosacores.pt

www.bmar.pt

DGRM

Mais próximo
 Mais fácil
 Menos custos



BMar

Balcão Eletrónico do Mar



A Retoma dos Cruzeiros, com os Olhos Postos no Futuro

por Paula Cabaço*

Os cruzeiros voltaram à baía do Funchal e fizeram-se à vista dos funchalenses que se entusiasmam e acarinham estes visitantes regulares que a pandemia travou.

Outubro foi o mês da retoma e os Portos da Madeira terminaram o mês com 31 escalas e um movimento de quase 23 mil passageiros, números semelhantes aos de antes da pandemia, embora o número de passageiros esteja abaixo, devido ao facto de os navios transportarem em média 70% da sua capacidade, uma das convencionadas medidas anti-COVID.

Para novembro e dezembro, os números são superiores a outubro, estimando-se que nestes três meses se alcancem as 100 escalas.

Hoje, os nossos portos turísticos, Funchal e Porto Santo, estão preparados para receber os passageiros e tripulantes dos navios de cruzeiro, desta vez com mais um ativo que está a ser crucial no setor, e relacionado com o facto de os podermos receber em segurança. Por isso, os Portos da Madeira apresentam-se a partir desta nova época com uma nova identidade visual que aposta numa mensagem curta, mas emocional, tendo em conta que ainda estamos em fase pandémica: "Your Safe Port". É convidar o passageiro e também

o tripulante para um porto seguro, para uma escala feita com confiança, porque a segurança de quem nos visita é a nossa própria segurança! Esta é a mensagem que estamos a apresentar ao mercado.

Os cruzeiros tem sido uma constante na vida e na economia da Madeira, com um impacto anual na ordem dos 50 M€. Quer o Governo Regional que assim continue e por isso, estamos a prepararmo-nos para o futuro! A ampliação do Porto do Funchal em 400 m de cais é o grande desafio e a única forma de nos mantermos na linha da frente desta atividade que tem tradição e *know-how* na região.

Em meados dos anos 90 do século passado, criámos com as autoridades portuárias de Canárias a marca *Cruise in the Atlantic Islands*, no fundo, uma rota entre estes dois arquipélagos, juntando um ou outro porto do Norte de África, Cabo Verde e sul de Espanha.

O sucesso tem sido grande e esta rota representou, em 2019, um movimento de mais de três milhões de passageiros, em 1.529 escalas. Ora, é este posicionamento que não queremos nem podemos perder!



Ter um navio dos grandes a operar nesta rota significa que todos os portos têm de ter condições de o receber, se houver exclusão de um por falta de espaço, significa não só menos um destino na rota, mas sobretudo, menos uma escala para esse porto e necessariamente, perda de competitividade.

O Funchal tem sido um "porto âncora" neste itinerário atlântico, porque é um destino tradicional, com séculos de existência, localizado numa zona geográfica estratégica. Um porto com estas características não pode estagnar!

Além disso, está a haver investimentos em vários portos nacionais e nos Açores, há qualquer coisa como 400 M€ a aplicar nas infraestruturas portuárias, 180 deles, só no porto das Lajes das Flores que é a intervenção de maior dimensão. Também não é por acaso, que Canárias tem aplicado milhões nos seus portos, nos últimos anos, por uma razão: preparar o futuro!

O investimento na ampliação do Porto do Funchal é grande, estima-se em cerca de 100 M€, de qualquer forma, ele é fun-

O porto do Funchal, Ilha da Madeira.



damental para o crescimento deste porto, eminentemente turístico, pois desde 2005 que temos um porto de abastecimento e exportação, o Porto do Caniçal, um porto turístico para cruzeiros, o Porto do Funchal e um porto misto na ilha de Porto Santo.

E se em tempos de pandemia, o que tem predominado são os navios mais pequenos, onde mais facilmente se cumprem as orientações internacionais no combate à COVID 19, temos de ter em atenção que com a vacinação em massa e a vontade de viajar – vimos tão bem essa necessidade neste outubro - voltaremos àquela que era a tendência antes da pandemia: navios cada vez maiores, com tecnologias ambientalmente limpas, capazes de abrigar seis mil pessoas ou mais. Autênticas cidades flutuantes que conjugam elegância, conforto, alta tecnologia e segurança, oferecendo aos passageiros experiências únicas, fora e dentro do navio.

Continuamos a trabalhar neste nosso objetivo de ampliação do Porto do Funchal, um desígnio regional que o governo madeirense quer concretizar. Neste momento, está a decorrer a Fase 1 - Elaboração dos Estudos Prévios, Anteprojetos, Estudo de Impacte Ambiental e Especificações técnicas para os três estudos que ficarão a cargo da APRAM (Estudo Geológico-Geotécnico - FASE 2, Estudo



O porto misto da ilha de Porto Santo.

em Modelo Reduzido - FASE 3 e Estudo de Navegabilidade - FASE 4). As FASES 2 e 3 serão realizadas no início do primeiro semestre de 2022, prevendo-se a realização da FASE 4 para o final desse mesmo semestre. Finalmente, a FASE 5 - Elaboração dos Projetos de Execução e FASE 6 - Elaboração das Peças Concursais, serão entregues no final de 2022.

Falta referir ainda um argumento que não

é de somenos importância, o facto de a ampliação do porto servir de proteção à baixa do Funchal, em dias de grande tempestade e também o facto desta ampliação vir a viabilizar o cais 8, o mais recente cais do Porto do Funchal, construído no âmbito da reabilitação feita na marginal, após a grande aluvião de 20 de fevereiro de 2010.

* **Presidente do C.A. dos Portos da Madeira**

prio
ECO
BUNKERS

15% de BIOCMBUSTÍVEL AVANÇADO
85% de gasóleo marinho da melhor qualidade

até 18% de redução de CO2
até 10% de redução no consumo
compatível com ISO8217

Pergunte-nos como em: dl_prio_bunkers@prioenergy.com

O Serviço de Pilotagem: um elo crítico da cadeia logística

por Miguel Vieira de Castro*

A pilotagem é uma das profissões mais antigas relacionadas com a atividade marítima, surgindo já em figuras do antigo Egipto, onde se vê o piloto na proa a perscrutar o horizonte e a sondar os fundos.

Em Portugal eram os pescadores que no início prestavam esse serviço, pois, nessa época, eram os únicos que detinham o conhecimento relativo aos acessos ao porto e, acrescentar a esta experiência, detinham também a prática de navegar. Assim, eles foram os primeiros Pilotos da Barra, contratados, com bons resultados, para prestarem assistência à navegação que demandava os portos. A mais antiga notícia referente à legislação aplicável aos Pilotos da Barra remonta ao tempo de Dom Manuel I, com a publicação, em 29 de Janeiro de 1515, da Carta de Privilégios dos Pilotos da Barra que lhes concede várias regalias entre as quais se destacam ... *isentos e privilegiados que não vão servir por mar nem por terra, nem em paz nem em guerra a nenhumas partes e ainda ... que não possam ser azoutados, nem degredados com baração, salvo como o são os escudeiros.*

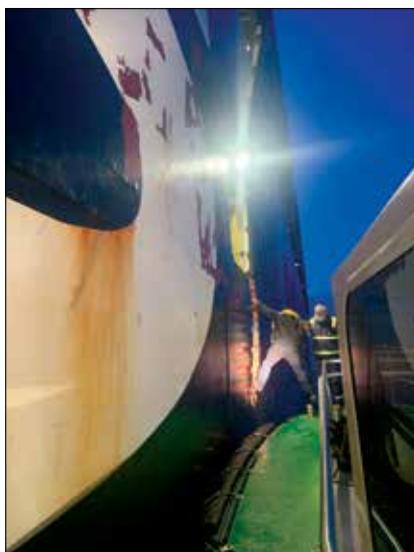
Com mais de 600 anos de atividade regulada, uma vez que alguns autores dizem que é mesmo anterior à criação da nação, é um serviço crítico no setor do transporte marítimo nacional e mundial, no entanto desconhecido do grande público, provavelmente pelo número restrito, pouco mais de uma centena, de profissionais altamente qualificados que desempenham a sua atividade diariamente, 24 horas por dia, 365 dias por ano, e que tal como outras profissões mais reconhecidas do público estiveram sempre na linha da frente inclusive durante a pandemia motivada pelo COVID 19.

E o que é um piloto da barra?

O Decreto-Lei nº 48/2002 de 2 de março é o principal pilar que regula a nossa atividade, define no seu artigo 1º ... *a atividade de pilotagem é o serviço público que consiste na assistência técnica aos Comandantes das embarcações nos movimentos de navegação e manobras nas águas sob soberania e jurisdição nacionais, de modo a proporcionar que os mesmos se processem em condições de segurança.* Trata-se de um serviço público não por ser detido pelo Estado, prestado pelas Autoridades Portuárias, mas pelo carácter da sua rele-



vância na economia nacional, respondendo aos permanentes desafios que nos são colocados, com o aumento sistemático das dimensões dos navios, especialmente dos que transportam contentores, o qual não consegue ser acompanhado pela infraestrutura portuária, obrigando-nos a uma permanente evolução, de modo a garantir a eficiência do tráfego portuário, a segurança



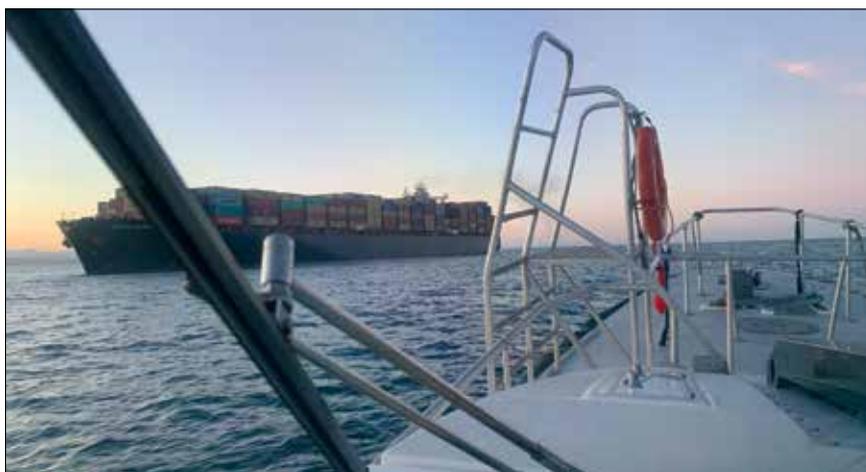
do mesmo, a salvaguarda da vida humana e a proteção das populações ribeirinhas e do meio ambiente.

Sendo as primeiras pessoas a embarcar e as últimas a sair, quando um navio entra ou sai do porto, também prestamos serviço público pelas responsabilidades que nos são cometidas pelo Estado e pela União Europeia através da sua DIRECTIVA 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto, constando da mesma a obrigatoriedade de os pilotos fornecerem informações úteis sobre as anomalias visíveis detetadas a bordo dos navios, que poderão ir de uma deficiência num equipamento de navegação à falta de meios de segurança ou falta de condições de vida a bordo, até ao respeito pelo controlo de emissões, ou poluição marinha que possa estar a ser causado pelo navio ao chegar ao porto, não dando tempo a outras autoridades do Estado para atuarem atempadamente, sem que seja por nossa informação.

Esta constante evolução leva-nos à necessidade permanente de atualização de conhecimentos, importância que não resulta de um pedido dos pilotos portugueses, mas que está vertida numa recomendação da Organização Marítima Internacional, nor-

malmente designada no sector por IMO, o acrónimo em inglês, que através da sua Resolução A.960 (23) - Recomendações relativas à formação e certificação e aos procedimentos operacionais dos pilotos marítimos que não os pilotos de alto mar – adotada em 5 de dezembro de 2003, largamente aplicada em todo o mundo nos serviços de pilotagem mais ou menos desenvolvidos, a que a administração marítima nacional (DGRM), ainda não entendeu dar a importância devida deixando a formação dos técnicos de pilotagem a cargo das Administrações Portuárias que com bastante esforço, mas de forma avulsa, o fazem ao adquirirem simuladores de referência, como o do Porto de Leixões, ou ao enviar pessoal técnico de pilotagem para formação no estrangeiro como recentemente ocorreu no Porto de Sines com a formação conjunta no simulador da MSC em Sorrento, ou outras formações ocorridas anteriormente, no Centro de Salvamento Marítimo em Jovellanos ou na ENIDH (Escola Superior Náutica Infante D. Henrique), sem serem feitas ao abrigo da Resolução da IMO mas sim para dar cumprimento a situações específicas surgidas num porto, levando a que os portos portugueses tenham níveis de formação desequilibrada.

Aparentemente, poderá pensar-se que teremos os desafios controlados ao pensar que estes se focam apenas no aumento das dimensões dos navios, mas não! Um será global, embora a diferentes velocidades dependentes da área geográfica ou da indústria em causa: a descarbonização, que nos vai levar a ter que utilizar novas motorizações nas lanchas, comportamentos diferentes, determinar fiabilidades e tantos outros fatores de que não temos conhecimento por serem tecnologias que ainda não estão maduras. Estas motorizações também se vão estender aos navios, e com esse advento, novas tecnologias que vão levar à automação de



alguns navios, retirando ou reduzindo a mínimos a tripulação, no último caso apenas para manutenção. Alguns deste navios já se encontram em testes e estão já sob o olhar da IMO tendo o Comité de Segurança Marítima na sua 103.ª sessão em maio de 2021, concluído um estudo regulamentar para analisar tratados de segurança dos navios relevantes, a fim de avaliar a forma como os Navios de Superfície Autónomos Marítimos (MASS) poderiam ser regulamentados, isto porque, como é óbvio, trazem enormes dificuldades quanto ao responsável pelo Comando da embarcação, interação com outra navegação, responsabilidade civil e criminal, entre outras.

Por fim, falar da nossa segurança pessoal, o que nunca é demais. Após o trágico falecimento do Comandante Miguel Conceição, tem a APIBARRA cooperado com o ISN e com o total suporte da APP (Associação dos Portos de Portugal), para prover os pilotos e tripulantes das lanchas de pilotos de meios para que não só se possam evitar os acidentes, mas que, numa situação de infortúnio, permitam a rápida assistência, evitando mortes, ferimentos e a dor cau-

sada às famílias e amigos nestas evitáveis situações. O primeiro ciclo com o curso de conhecimentos básicos terminou o mês passado, e irá ser iniciado brevemente novo curso com operações de resgate em condições extremas, o que nos irá permitir colocar alguns limites em termos operacionais, situação que não existe atualmente, e que em muito aumenta o risco da nossa atividade. O risco está sempre presente durante a prestação do serviço de pilotagem, como também na parte física, quando nos transferimos de e para o navio, pelo que devia ser dada também a devida atenção às questões relacionadas com a reforma, pois corremos a séria possibilidade de colocar sob risco de morte ou incapacidade considerável, ou até permanente, um piloto que ainda continue a exercer a sua atividade quando já não estiver no pleno das suas capacidades físicas.

* **Presidente da APIBARRA – Associação dos Pilotos de Barra e Portos**
Vice-Presidente Sénior da EMPA (European Maritime Pilots' Association)
Professor Adjunto da ENIDH – Escola Superior Náutica Infante D. Henrique





Os Agentes de Navegação

por António Belmar da Costa*

Se há algo a realçar como francamente positivo durante este período de pandemia que o mundo inteiro atravessa é sem dúvida a disponibilidade incansável mostrada por algumas classes profissionais que, sem darem muita importância aos riscos acrescidos, se expuseram no período mais crítico a exercer a sua atividade, sem se aterem ao confinamento que lhes garantia, à partida, uma proteção maior, igual à do comum cidadão que passou a trabalhar de casa. Estes profissionais, sem rosto, espalharam-se por vários sectores vitais para o funcionamento, sem maiores ou grandes disrupções, da economia global e do quotidiano. No fundo, foram eles que, com o seu trabalho ajudaram o mundo a avançar quando um vírus teimoso e assassino tudo fazia para o refrear.

Nesta revista e neste número estão presentes, sem qualquer dúvida, alguns representantes e/ou colegas dessas caras sem rosto que corporizam as profissões que, no domínio dos transportes marítimos, da logística e atividades conexas, tudo fizeram para que nada nos faltasse neste tempo tão diferente e duro que todos temos vivido. Entre eles, e porque obviamente tenho a obrigação e o dever de os mencionar, estão os Agentes de Navegação, que não regatearam esforços para que os navios pudessem aportar nos portos onde estão sedeados, as tripulações pudessem ter todos os cuidados necessários e que finalmente as cargas pudessem chegar

aos seus destinos. Poderão até dizer-me que ao terem continuado o seu *business as usual* eles não terão feito mais que a sua obrigação, o que não deixa de ser verdade, mas também é verdade que, ao se expor, acabaram expondo, ainda que de forma indireta, os seus colegas e sobretudo também os seus mais queridos.

Obviamente que os cuidados que as Agências de Navegação tomaram para proteger ao máximo a inevitabilidade das deslocações e dos contactos necessários foram não só cuidadosamente planeados, como estruturados por forma a garantir a eficácia, eficiência e segurança de todos e de todas as operações. No fundo, aplicando os mesmos preceitos, agora um pouco mais rigorosos, que o Agente de Navegação conhece, aplica e sempre tem presente no desempenho da sua atividade.

Se no plano operacional, a maioria das vezes, a presença física foi uma imposição incontornável, no plano administrativo e comercial, as Agências de Navegação asseguraram, junto de todas as Entidades e clientes, sem grande esforço, o fluir das operações, o tratamento e emissão de toda a documentação necessária à escala do navio, e também ao embarque/desembarque das cargas. Tal só foi possível porque no mundo das Agências de Navegação já há muito que se trabalhava recorrendo sistematicamente a meios eletrónicos fazendo jus a uma digitalização real, que transformou, há alguns anos, quase todo

o nosso ambiente de trabalho, que migrou de um sistema documental para outro digital ou *paperless*. O trabalho remoto era para a maioria dos Agentes de Navegação algo que apenas precisava de um motivo, uma vontade e uma decisão para, com ligeiros ajustamentos, se tornar uma realidade, de um momento para o outro, sem que esse facto representasse quaisquer quebras de produtividade ou um nível de serviço inferior.

De facto, os Agentes de Navegação já há muito se sentiram obrigados a “navegar” no futuro. A quantidade de dados que, de terra ou do mar, lhes passava ininterruptamente pelas mãos exigindo o seu tratamento e reencaminhamento, após modificações, para várias Entidades, obrigava a utilização sistemática de sistemas informáticos, sem os quais, em plena era da contentorização, seria impossível manusear tanta e tamanha informação. A pandemia apenas ajudou a que outros atores do sector se adaptassem a esta nova forma de trabalho, acompanhando as necessidades da cadeia logística.

Não deixa de ser curioso referir que há alguns anos um alto responsável da DG-MOVE me disse que, com o advento da digitalização, a profissão de Agente de Navegação tinha os dias contados. Nesse dia, com um sorriso, expliquei-lhe que se assim fosse só se provava que o Agente de Navegação não acrescentava nada na cadeia de valor, o que a ser uma realidade seria

seguramente uma catástrofe para mim que abraçara e trabalhara nesta honrosa profissão grande parte da minha vida. Mas não, retorqui-lhe que nós não eramos apenas um elo na cadeia das trocas de informações. Nós, Agentes de Navegação eramos verdadeiramente a plataforma, a tal Janela Única, por onde passava toda a informação da cadeia de transporte (marítimo). E não, não eramos apenas a plataforma. O nosso trabalho e a nossa experiência eram não só valorizados como considerados indispensáveis, a montante e a jusante, por todos os atores envolvidos, acrescentando verdadeiramente valor à cadeia logística. Por isso mesmo rematei, com um sorriso sarcástico, que a digitalização que ele me anunciava, não só era já por nós conhecida e em muitos casos aplicada, como ao invés de a considerarmos uma ameaça, a víamos como uma enorme oportunidade, já que a força das circunstâncias nos tinha obrigado a navegar esse caminho antes que outros o fizessem.

Se a nível empresarial os Agentes de Navegação se haviam preparado com antecedência para enfrentar as contingências da pandemia e as consequências do confinamento decretado, também a nível associativo não fomos apanhados de surpresa.

Com efeito na AGEPOR já há alguns anos que todos trabalhávamos com um computador portátil e os nossos sistemas de comunicação estavam “oleados” para trabalhar remotamente. Assim foi só estabelecer uma rede virtual e, a partir de casa,



fazer tudo o que fazíamos anteriormente no escritório. Não se perdeu qualidade de serviço e arrisco-me mesmo a dizer que se ganhou, já que toda a informação e intervenções necessárias passaram a fluir ininterruptamente para os Associados sem as normais quebras dos horários de trabalho que regiam e regulavam a nossa relação laboral. No fundo todos saímos a ganhar, pois foi possível gerir o nosso tempo de uma forma mais eficaz. Ganhámos mais qualidade de vida e prestámos um serviço ainda mais atual.

Ser Agente de Navegação é sobretudo ter a capacidade de ir ultrapassando todas

as situações que, aqui e ali nos vão surpreendendo por inesperáveis. Tal como no mar, há imponderáveis que, por vezes, aparentam ser inultrapassáveis, mas as competências que “herdámos” e desenvolvemos dão-nos a certeza de que, no final do dia, todos os navios chegarão aos seus portos, todas as cargas chegarão aos seus destinos e todas as tripulações serão acarinhadas e tratadas como bem merecem.

Somos Agentes de Navegação. Por nós, todos podem ficar descansados, o mundo nunca parará.

*** Director Executivo da AGEPOR**

EID 

A COHORT PLC COMPANY

**SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO E CONTROLO
MULTI-DOMÍNIO PARA A DEFESA E SEGURANÇA**

www.eid.pt

No Início, os Slops

por Vincent Favier*

O termo genérico *slops* abrange na realidade duas categorias de resíduos de petróleo de origem marítima:

– *slops*, uma mistura de água e hidrocarbonetos gerada pela limpeza dos tanques dos petroleiros.

– *sludges*, que provêm da casa das máquinas dos navios e são compostos principalmente de hidrocarbonetos, mas também de resíduos de óleo (lubrificantes e hidráulicos).

Houve um tempo em que estes resíduos eram simplesmente descarregados no mar. Mas nos anos 70 do século passado, a Organização Marítima Internacional (IMO) aprovou a Convenção MARPOL 73/78 para a prevenção da poluição marinha. Esta convenção abrange todos os tipos de poluição (petróleo, líquidos e sólidos tóxicos, resíduos, gases de escape, etc.) e exige que os armadores descarreguem os seus resíduos, incluindo hidrocarbonetos, nos portos onde fazem escala. Os sistemas de recolha e os canais de tratamento destes resíduos foram então organizados em todo o mundo. No entanto, como o processo de recolha era dispendioso, tinha de ser tornado rentável.

Nessa altura, ainda ninguém tinha dominado a micro-refinação de resíduos de petróleo em novos produtos. E durante décadas, os resíduos seriam simplesmente decantados para se tornarem combustível reciclado de baixa qualidade e baixo va-



lor. Como a taxa de recuperação é baixa, o setor não é rentável e tem de impor um elevado custo de recolha aos navios. Cabe aos armadores escolher entre suportar um aumento dos seus custos ou continuar a despejar discretamente estes resíduos no mar ... Os derrames voluntários de petróleo são ainda estimados em mais de um milhão de tons por ano (número do Instituto EGA).

A baixa qualidade dos *slops* reciclados também significa que a sua utilização é limitada: são queimados em caldeiras e fornos industriais, equipados com filtros potentes para limitar a difusão de poluentes no ar. Por vezes, nos casos em que os regulamentos nacionais o impedem, os operadores exportam os seus resíduos para países com legislação menos rigorosa, onde estes resíduos decantados são utilizados como combustível comum apesar da sua baixa qualidade.

NASCIMENTO DA ECOSLOPS

Ecoslops, a *cleantech* que traz o petróleo para a economia circular, nasceu desta observação com o fim de proteger os oceanos de derrames deliberados e de oferecer às infraestruturas portuárias, aos coletores de resíduos (marítimos e terrestres) e aos armadores uma solução rentável e amiga do ambiente, em conformidade com os regulamentos internacionais. Os fundadores, Michel Pinget e Jean-Claude Company, colaboraram com vários especialistas em refinação e criaram uma empresa em 2009 para desenvolver uma solução.

Após mais de 5 anos de I&D, a inovação tecnológica resultante desta investigação foi lançada à escala industrial em Sines, importante porto comercial da costa portuguesa, em 2015. A partir destes resíduos petrolíferos de origem marítima, e após separação da água e sedimentos,



o processo de micro-refinação Ecoslops, denominado P2R (*Petroleum Residues Recycling*), permite a produção de betume leve e combustíveis (Fuelóleo, Gasóleo ...) que cumprem as normas internacionais. Com uma capacidade de produção de 30.000 tons de produtos petrolíferos de segunda geração por ano e parceiros importantes como a Autoridade do Porto de Sines, a Galp e o IAPMEI, a firma Ecoslops permite ao porto diversificar a sua oferta. Foi necessário um investimento de mais de 20 M€ para a construção da unidade fabril, que está agora totalmente integrada na economia local, nomeadamente através da criação de 40 postos de trabalho.

PRODUÇÃO DE PETRÓLEO ALTERNATIVA E MAIS AMIGA DO AMBIENTE

Foi uma estreia mundial, e foi em Sines, referiu então Vincent Favier, Presidente e CEO da Ecoslops. A empresa de reciclagem publicou os resultados de um estudo ambiental em 2018, mostrando que os produtos petrolíferos do seu processo específico de micro-refinação emitem três vezes menos CO₂ do que o método tradicional de produção de petróleo. Dar uma segunda vida a materiais que anteriormente eram considerados meros resíduos (e na melhor das hipóteses utilizados como combustível de arranque pelos fabricantes de cimento) ajuda a preservar os recursos fósseis e assim a melhorar o balanço do petróleo. Como amante do mar, Vincent Favier acrescentou que ... a recolha de resíduos, ao encorajar financeiramente os armadores a descarregá-los nos portos, significa também preservar o ambiente marinho das descargas ilegais e poluentes. A firma Ecoslops está agora cotada em bolsa, e visa apoiar a transição dos combustíveis fósseis, dando uma segunda vida a estes resíduos de hidrocarbonetos. O seu modelo de negócio inovador proporciona uma saída para estes resíduos, ao mesmo tempo que apoia de forma sustentável e rentável as atividades de recolha e processamento.

TECNOLOGIAS DE RECICLAGEM DA ECOSLOPS

O P2R

O P2R é uma grande inovação, que a Ecoslops foi capaz de desenvolver através da combinação de várias técnicas sofisticadas de refinação numa única unidade de micro-refinação. A engenharia única da unidade torna os processos de refinação



convencionais aplicáveis à reciclagem de resíduos. Para assegurar uma destilação ótima, os resíduos de hidrocarbonetos são aquecidos, decantados e centrifugados para separar água, hidrocarbonetos e sedimentos antes do processo de destilação. Estas etapas permitem então à Ecoslops produzir novos combustíveis e betume leve com um rendimento superior a 98%. Graças ao processo P2R, a Ecoslops é a primeira empresa no mundo a transformar resíduos de petróleo em combustíveis que cumprem as normas internacionais (Nafta - Diesel Oil - Fuel Oil) e betume leve.

A unidade de Sines tem uma capacidade nominal para tratar 30.000 tons de resíduos desidratados por ano, tal como a unidade que arrancou este verão em Mar-

selha. Estão previstas unidades capazes de processar 60.000 a 90.000 tons por ano para outras áreas geográficas.

A Scarabox®

Derivada da comprovada tecnologia P2R, a Scarabox® é uma instalação simples, compacta e automatizada para a recuperação local de pequenas quantidades de resíduos de petróleo e óleo usado de motores e da indústria. Fornece no local, produção com baixo teor de carbono de produtos energéticos necessários para o tecido industrial local. Com uma capacidade de até 7.000 tons de resíduos tratados por ano, a Scarabox® tem a especificidade de tratar o óleo usado na vizinhança imediata do seu local de produção. Ajuda assim a combater a poluição da água, da terra e do ar por óleos usados ou a sua incineração.

A unidade é simples de instalar e operar e não requer grandes espaços ou licenças complexas. Oferece uma grande flexibilidade operacional em termos de volumes processados, frações produzidas e utilidades necessárias.

Graças à sua tecnologia inovadora, a Scarabox® permite a produção local de combustíveis com uma pegada de carbono reduzida e evita emissões de CO₂ ligadas ao transporte. Além disso, a criação deste curto-circuito, ao favorecer a produção local, permite que áreas remotas ou isoladas combatam a dependência energética.

* Presidente da Ecoslops Portugal
Info.esa@ecoslops.com



O Gasoduto Virtual de GNL Português

Operação pioneira e inovadora

por Pedro Frazão*

INTRODUÇÃO

Em 2014, a **Gáslink Gás Natural S.A. (Gáslink)**, empresa do Grupo Sousa, lançou, com sucesso, uma operação pioneira em território português para o fornecimento de Gás Natural Liquefeito (GNL) à Central Térmica da Vitória para produção de eletricidade na ilha da Madeira. Com mais de 238 milhões de m³ de gás natural consumidos, contribui atualmente para cerca de 22% da matriz elétrica, podendo alcançar cerca de 25% com a atual capacidade instalada, fruto também da otimização do processo.

O fornecimento contínuo de gás natural é assegurado com recurso a uma frota de 55 contentores-cisternas intermodais e através da Unidade Autónoma de Gás Natural, localizada junto à foz da ribeira dos Socorridos nas imediações da central térmica.

Com a experiência adquirida nesta operação, tiveram também lugar na ilha da Madeira as primeiras 13 operações de abastecimento de GNL a navios em Portugal, entre novembro de 2017 e abril de 2018, ao navio de cruzeiros AIDA PRIMA, no Porto do Funchal.

1. GÉNESE DO GASODUTO VIRTUAL DE GNL

Sedeado na ilha da Madeira, com cerca de 1.000 colaboradores e um volume de negócios anual da ordem dos 180 M€, o Grupo Sousa acumula uma vasta experiência assente em 3 modelos de criação de valor: transporte de carga, transporte marítimo de passageiros e energia.

Tem por missão a criação e gestão de cadeias logísticas integradas, proporcionando soluções *porta-a-porta* com meios próprios, oferecendo aos seus clientes um conjunto alargado de soluções logísticas, cobrindo uma ampla gama de serviços.

O Grupo Sousa opera à escala nacional, com linhas marítimas regulares entre o Continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, mas também internacional, com rotas regulares que se estendem até Canárias, Cabo Verde e Guiné-Bissau. É o maior e o único armador português a integrar a lista dos 100 maiores armadores mundiais, publicada pela conceituada *Alphaliner*.

A Gáslink é uma empresa do universo do Grupo Sousa que tem por atividade providenciar serviços logísticos de GNL porta-a-porta, desde a origem, transporte, armazenamento e fornecimento de gás natural a clientes finais.

Em 2013, no âmbito de um concurso público internacional lançado pela Empresa de Eletricidade da Madeira com vista ao fornecimento de gás natural à Central Térmica da Vitória, localizada no Concelho do Funchal, por um período de oito anos, o Grupo Sousa, através da empresa Gáslink, respondeu a este desafio, em consórcio com a Galp Gás Natural S.A. (comercializadora da *commodity*), implementando uma solução competitiva e inovadora comparativamente à alternativa de construir um terminal de GNL e infra estrutura portuária dedicada, opção cuja escala excederia, sobremaneira, as necessidades, e que se traduziria em elevados custos operacionais e de investimento.

A Gáslink assegura a cadeia logística designada por "**gasoduto virtual de GNL**", contando com a intervenção de várias empresas e valências, maioritariamente com recurso a meios próprios do Grupo Sousa, desde o Terminal de GNL em Sines, operado pela REN Atlântico e até à Região Autónoma da Madeira.

O conceito de gasoduto virtual de GNL significa, na prática, o fluxo contínuo de transporte de GNL em reservatórios especiais para clientes que se encontram a grandes distâncias dos terminais de GNL, podendo esse transporte envolver a utili-



zação total ou parcial de meios rodoviários, marítimos e ferroviários, permitindo que esse combustível seja consumido em locais onde não é viável dispor de um gasoduto físico, seja por limitações geográficas de distância, ou porque as escalas de consumo não o justificam.

Para assegurar o gasoduto virtual de GNL com a ilha da Madeira, a Gáslink utiliza contentores-cisterna de 40 pés, especialmente concebidos para o transporte de gás natural no seu estado líquido. Fabricados pela Chart Inc. na sua unidade de produção localizada na República Checa, os contentores cumprem os códigos internacionais IMDG/ADR/RID que regulam o transporte de substâncias perigosas por via marítima, rodoviária e ferroviária, respetivamente, bem como cumprem a convenção CSC aplicada ao fabrico e utilização de contentores intermodais.

Os contentores de GNL da Gáslink dispõem de duplo reservatório com isolamento especial e vácuo, que permite conservar o GNL a temperaturas criogénicas (inferiores a -150°C) durante alguns meses.

A primeira etapa da cadeia logística consiste no carregamento dos contentores no Terminal de GNL em Sines, sendo transportados por via terrestre para o Terminal marítimo em Lisboa, a fim de embarcarem nos navios de cabotagem regular rumo à ilha da Madeira, aproximadamente 550 mi a sudoeste.

Após o desembarque no terminal marítimo do Caniçal, os contentores de GNL



são transferidos para a Unidade Autónoma de Gás Natural Liquefeito dos Socorridos (UAG-Socorridos) onde o GNL é armazenado, sendo o gás natural regaseificado e odorizado, havendo só então um gasoduto físico, com cerca de 400 m de extensão, para distribuição ao cliente, no projeto atual a Empresa de Eletricidade da Madeira.

Paralelamente à condução do gasoduto virtual de GNL e à operação da UAG-Socorridos, o Grupo Sousa tem igualmente levado a cabo um forte investimento na capacitação dos seus recursos humanos afetos à operação, estendido à manutenção preventiva e corretiva dos contentores de GNL, permitindo maximizar as taxas de utilização dos equipamentos, reduzir custos e garantir intervenções especializadas em equipamentos criogénicos com meios próprios.

2. UAG-SOCORRIDOS

Uma Unidade Autónoma de Gás Natural (UAG) é uma instalação constituída pelo conjunto de reservatórios criogénicos destinados à armazenagem de GNL, pelos equipamentos auxiliares necessários à receção deste combustível, sua regaseificação, regulação e odorização para emissão, incluindo os respetivos acessórios e o equipamento de controlo e de segurança associados, bem como os respetivos sistemas de alimentação de energia elétrica, em linha com o disposto na Portaria n.º 567/2000, de 7 de agosto.

A UAG-Socorridos é, atualmente, a maior instalação deste tipo a operar em Portugal e a única nas Regiões Autónomas. Tem uma capacidade de armazenagem de 600 m³ de GNL, podendo ter um débito máximo de 12.000 Nm³/ hora de gás natural (Condições PTN¹).

A UAG-Socorridos é abrangida pela Diretiva SEVESO (Diretiva 2012/18/UE), transposta para a ordem jurídica nacional através do Decreto-lei n.º 150/2015, de 5 de agosto, que estabelece o regime de prevenção em estabelecimentos com substâncias perigosas, obrigando a Gáslink a dispor de um Sistema de Gestão de Segurança de prevenção de acidentes graves, que é auditado anualmente por verificadores qualificados pela Agência Portuguesa do Ambiente.

A UAG-Socorridos dispõe de um Relatório de Segurança, aprovado pela Direção Regional do Ambiente e Alterações Climáticas que tem por objeto a identificação sistemática de quaisquer riscos ou aspetos relacionados com o manuseamento e processamento do GNL que possam desencadear acidentes ou incidentes com consequências para a saúde humana e



para o ambiente, e a definição das necessárias medidas de prevenção, mitigação e proteção.

A UAG-Socorridos engloba as seguintes atividades:

Descarga de GNL

A UAG-Socorridos é abastecida através de contentores que transportam GNL a temperatura criogénica (inferior a -150°C) e a uma pressão na ordem de 1 bar.

As operações de trasfega são conduzidas pelos operadores da UAG-Socorridos em duas estações de descarga, realizadas com recurso a bombas criogénicas (uma em cada estação), ambas dotadas de equipamentos eletricamente seguros contra atmosferas explosivas, com um débito na ordem de 600 litros por minuto. Em alternativa, estas operações podem ser conduzidas por diferencial de pressão.

Armazenagem de GNL

O GNL é armazenado em três reservatórios criogénicos cilíndricos horizontais, dispostos em paralelo, de capacidade unitária máxima de 200 m³ por reservatório, constituídos por tanque (reservatório) interior e tanque (de contenção) exterior dotados de isolamento térmico.

Regaseificação do GNL

A regaseificação consiste na mudança de estado do GNL, de líquido para o ga-

so, por aquecimento. Para tal, a UAG-Socorridos dispõe de oito vaporizadores atmosféricos, que por permuta de calor com o ar atmosférico, aquece e regaseifica o GNL. Existe também um permutador de calor, que, caso necessário, permite corrigir a temperatura do gás natural a entregar ao cliente.

Regulação da pressão do gás natural

Esta unidade tem por objetivo garantir que a pressão de introdução de gás na rede é constante e dentro dos limites requeridos pelo cliente.

Odorização

Composta por um reservatório de Tetra-hidrotiofeno (C₄H₈S) de cerca de 200 litros e respetivos acessórios, esta unidade tem por finalidade garantir a odorização do gás natural, que não tem cheiro *per se*, sendo este um dos elementos de segurança a nível da sua distribuição e utilização.

Sala de controlo

Esta unidade tem uma dupla função. Por um lado, inclui um autómato de controlo que assegura, de forma automática, o funcionamento da UAG-Socorridos. Por outro lado, e ligado a este autómato, encontra-se uma unidade de transmissão de dados, a qual assegura a monitorização do seu funcionamento.

Relativamente aos dados monitorizados e enviados, destacam-se: Pressão, Nível, Temperatura do gás de vaporização, Temperatura de gás de saída, Pressão de ar de instrumentos e deteção de presença/fuga de gás na unidade pelos detetores de gás de monitorização contínua.

3. GÁS NATURAL COMO COMBUSTÍVEL

O principal componente do gás natural é o metano (>80%), composto por um átomo





de carbono e quatro de hidrogénio, representado pela fórmula química CH₄. Além do metano, o gás natural é também composto por outros hidrocarbonetos em menor quantidade tais como etano (C₂H₆), propano (C₃H₈) ou butano (C₄H₁₀), bem como outros componentes em concentrações residuais como pentano, enxofre ou hélio.

O gás natural resulta do processo de decomposição da matéria orgânica de origem fóssil e é obtido em jazidas naturais. De forma análoga, a decomposição dos resíduos orgânicos gerados pela comunidade produz o biometano, que apresenta propriedades semelhantes ao do gás natural.

O biometano tem a dupla vantagem de ser um gás renovável e de poder ser processado nas infraestruturas e meios móveis de gás natural já existentes, tais como as que são hoje operados pela Gáslink.

O GNL resulta da liquefação do gás natural através de um processo de refrigeração que consiste em arrefecer o gás natural (no estado gasoso) até aproximadamente -160°C (ponto de ebulição do metano à pressão atmosférica), passando o gás ao estado líquido.

A liquefação apresenta uma enorme vantagem económica e operacional, pois permite reduzir o volume do gás em cerca de 600 vezes, maximizando, deste modo, a eficiência no seu transporte. Por outro lado, a utilização de GNL traz a vantagem de não conter enxofre, que é removido durante o processo de liquefação e purificação do gás natural.

O gás natural não é explosivo nem inflamável sob a forma líquida, apenas no estado gasoso. Contudo, a inflamação do gás natural só ocorre quando a sua mistura com o ar se situa entre 5% e 15% e na presença de uma fonte de ignição. Trata-se de um gás inodoro, não tóxico, incolor, não corrosivo e, a partir dos -110°C, é menos denso que o ar. No caso do GNL, ele é imiscível com a água e menos denso. No caso de derrame no mar, o GNL não afeta

a vida marinha e mantém-se à superfície ao contrário dos outros combustíveis líquidos, a temperatura do mar permite uma rápida regaseificação, dissipando-se o gás natural sem deixar resíduos.

Processar GNL significa lidar com uma substância criogénica. É, por isso, importante ter em atenção que o GNL é um líquido extremamente frio e que deve ser manuseado com precaução e por pessoal com formação adequada e envergando os equipamentos de proteção individual apropriados para líquidos criogénicos, bem como os equipamentos e sistemas que integram as infraestruturas devem ser apropriados para operar em atmosferas potencialmente explosivas, e a muito baixas temperaturas, e estar em conformidade com a legislação em vigor que regula a instalação e funcionamento de equipamentos sob pressão.

4. QUE VANTAGENS TRAZ O GÁS NATURAL?

Amigo do ambiente

É o combustível fóssil com menor emissão de gases poluentes e de efeito de estufa permitindo, em alternativa ao fuelóleo, reduções significativas nas emissões de Dióxido de Carbono ou CO₂ (-30%), Óxidos de Azoto ou NO_x (-95%), Partículas (-97%) e Óxidos de Enxofre ou SO_x (-100%), como é o caso no funcionamento da Central Térmica da Ilha da Madeira.



Abundância

As reservas mundiais atualmente conhecidas permitem satisfazer a procura energética global atual e, a médio/longo prazo, inclusive, pelos clientes com necessidades energeticamente intensas (ex: indústria pesada e transporte marítimo), o que, a par do nível de maturidade tecnológica alcançado, faz com que o gás natural tenha um papel relevante na transição energética em curso.

Segurança e interoperabilidade

Os equipamentos usados nas cadeias logísticas de gás natural garantem segurança e interoperabilidade, estando cobertos por normativos exigentes a nível internacional e nacional.

Económico

O gás natural é uma fonte de energia comercializada a preços competitivos, face ao fuelóleo e outros combustíveis alternativos. Permite uma utilização intensiva dos equipamentos, com elevados níveis de rendimento e menores custos de manutenção, face a outros combustíveis.

Abastecimento de regiões insulares

O gás natural pode ser distribuído, de forma segura, a regiões insulares e ultraperiféricas sendo uma alternativa económica com investimentos e custos de operação muito inferiores aos requeridos por outros combustíveis.

5. UMA REFERÊNCIA NO CONTEXTO GLOBAL: VANTAGENS AMBIENTAIS, ECONÓMICAS E SOCIAIS

É com esforço e dedicação que a Gáslink gere diariamente esta operação, complexa e exigente, a qual garante o fornecimento ininterrupto de Gás Natural à Central Termoeletrica da Vitória, na Madeira, desde março de 2014.

Atualmente é a maior operação deste tipo no Atlântico. Face às suas características específicas, seja pela dimensão, como pelo facto de a cadeia logística ser, quase na totalidade, suportada nas capacidades operacionais próprias do um Grupo Empresarial, é, por esta ordem de razões, apontada como um caso de estudo e uma referência a nível internacional.

Garantida que está a segurança de abastecimento de GNL à Madeira, comprovadamente demonstrada ao longo destes anos, é intenção do Grupo Sousa proceder à progressiva renovação da sua frota de camiões e viaturas de distribuição para gás natural, assim que estejam disponíveis estações de abastecimento deste combustível na Madeira.

Os principais beneficiários do gasoduto virtual são os residentes e visitantes da ilha da Madeira, já que a introdução do gás natural na matriz energética regional permitiu reduzir significativamente as emissões poluentes, contribuindo para um ar mais puro.

Em complemento ao crescimento dos centros produtores de energia renovável na Região, o gasoduto virtual de GNL vem, ainda, contribuir para o processo de descarbonização em curso em Portugal e na Europa, de uma forma sustentada, cujas capacidades instaladas poderão também acomodar, no futuro, o biometano, que é um gás 100% renovável.

Volvidos mais de 7 anos desde o início desta operação, foram descarregados na UAG-Socorridos mais de 11.000 contentores de GNL, integralmente consumidos pelo sistema electroprodutor regional em substituição de fuelóleo, estimando-se que tenha permitido à ilha da Madeira reduzir, desde 2014, emissões de CO² em cerca de 285.000 tons, de NOx em cerca de 12.800 tons, de SOx em cerca de 3.300 tons e, por último, de Partículas em cerca de 160 tons.

Por outro lado, importa realçar a geração de valor que o gasoduto virtual de GNL aportou para a Região Autónoma da Madeira nas vertentes social e económica já que tem permitido fixar postos de trabalho qualificado na Madeira, como também a otimização dos recursos existentes e com um baixo custo de investimento, o que preveniu a perda de competitividade da Região.

6. DESAFIOS

O sucesso da implementação do gasoduto virtual teve por base a própria malha empresarial do Grupo Sousa que, ao operar nas várias áreas de negócio com participação direta na cadeia logística (empresa de navegação, operador de terminais marítimos, agente de navegação, transporte rodoviário e serviços de manutenção), permitiram à Gáslink operacionalizá-la com um elevado nível de integração que doutro modo não seria possível.

No entanto, esta oportunidade por si não foi, de modo algum, sinónimo de sucesso imediato caso não entrasse para esta equação um número significativo de questões inerentes à preparação e sustentação do gasoduto virtual de GNL.

A educação, formação e treino do pessoal, o cumprimento do quadro jurídico aplicável, que inclui regulamentações nacionais específicas, o manuseamento e a segurança dos contentores de GNL, a

manutenção e a monitorização da cadeia logística, aspetos que impuseram necessariamente a aplicação de procedimentos operacionais específicos e a coordenação permanente para tornar possível tomar decisões em tempo, em caso de necessidade técnica ou operacional.

A segurança e a prossecução da melhoria contínua são dois pilares fundamentais do sucesso do gasoduto virtual de GNL e essa é a cultura que norteia a Gáslink desde o primeiro dia, procurando implementar as melhores práticas de segurança e uma metodologia de melhoria contínua à cadeia logística de GNL e ao pessoal, estendendo o seu nível de exigência às restantes empresas que trabalham diretamente na operação.

A Gáslink investe recursos não só na

formação contínua das suas equipas, como tem também sido um parceiro ativo na colaboração e preparação dos serviços Regional e Municipais de Proteção Civil da Região Autónoma da Madeira, bem como envolvendo outras entidades institucionais, com a realização de exercícios de combate a incêndios de Gás Natural.

* Administrador do Grupo Sousa
pfrazao@gruposousa.pt

OBSERVAÇÃO:

Ver entrevista com o mesmo autor a pags 20/21.

NOTAS:

(1) Condições PTN: Temperatura=273,15 K; Pressão = 1 bar



Porto de Lisboa.
O porto de todos os encontros.


 48° 37' 15" N
12° 33' 42" W

Onde o Tejo encontra o mar, atraindo as mais diversas práticas desportivas. Onde as velas encontram o vento. Veleiros, canoas, lates e cruzeiros dão ritmo e cor à cidade. A cultura e o entretenimento animam as duas margens do rio.

Protegido do vento e da ondulação de todos os quadrantes, o Porto de Lisboa é um verdadeiro porto de abrigo durante todo o ano. Perfeitamente integrado na cidade de Lisboa, acolhe nas suas quatro docas mais de mil embarcações de recreio, oferecendo um vasto leque de serviços, incluindo assistência técnica permanente e um parque de reparações.

Visite-nos. Venha pelo mar, passe pelo rio, e usufrua das condições únicas deste porto seguro.


 Porto de Lisboa
Awards, meeting point

www.portodelisboa.pt

Eco Bunkers: um novo combustível para o Setor Naval

por Rosário Rocha* e Pedro Alua**

No sentido de contribuir para a des-carbonização do transporte marítimo têm vindo a ser desenvolvidos esforços por parte da PRIO de forma a disponibilizar para o mercado nacional e internacional um novo combustível mais ecológico. A solução Eco Bunkers, fruto de mais de 10 anos de investigação e desenvolvimento, contém a incorporação de 15% de biocombustível avançado (designado internamente pela empresa como B15) em 85% de gasóleo de alta-qualidade. O biocombustível avançado é obtido a partir de processos de reciclagem de matérias-primas residuais como óleos alimentares usados e outras matérias-primas. Este novo combustível tem sido produzido na fábrica da PRIO no Porto de Aveiro.

Face a um setor que ainda é bastante conservador, como se denota pela utilização nos navios de combustíveis fósseis com elevada pegada carbónica (caso de fuelóleo e gasóleo marítimo (*Marine Diesel Gasoil - MGO*)), esta nova solução apresentada pela PRIO é considerada disruptiva e inovadora. O Eco Bunkers contribui para a diminuição das emissões, em ciclo de vida, de gases de efeito de estufa para a atmosfera em 18%. O compromisso será, em analogia com os bons resultados já obtidos para o setor automóvel, fornecer às embarcações os requeridos níveis de desempenho e adaptabilidade do combustível aos motores.

Igualmente dedicada ao desenvolvimento de soluções e serviços especializados para a indústria naval, com foco especial na redução de emissões, tratamento de combustível e gestão de energia, a TecnoVeritas teve um papel importante na validação do produto Eco Bunkers para aplicações marítimas. No decurso do presente ano foi estabelecida uma cooperação entre ambas as empresas, no sentido de caracterizar o desempenho do Eco Bunkers num banco de ensaios devidamente instrumentado, desenvolvido pela TecnoVeritas. Este tem por base um motor de ignição por compressão, de tipologia idêntica à utilizada pelas instalações marítimas, quer propulsoras quer geradoras.

Foi feito um estudo que teve como objetivo analisar a *performance* do combustível no que respeita aos parâmetros operacionais do motor, qualidade da combustão e consumo específico. Para avaliar o desempenho



Motor DEUTZ, utilizado na análise de performance do combustível Eco Bunkers.

do Eco bunkers os resultados foram comparados face ao gasóleo mineral usualmente utilizado. A tipologia do motor corresponde à de um motor marítimo de média velocidade, podendo variar a velocidade e a carga de forma independente (motor DEUTZ, modelo F1L511, 14,8 HP e 10,9 kW).

O banco de ensaios encontrava-se ins-

trumentado, com a capacidade de medir em contínuo os parâmetros operacionais do motor, permitindo a caracterização da combustão do ponto de vista termodinâmico e de emissões gasosas, possibilitando a comparação em função da composição do combustível e o comportamento termodinâmico do motor, nomeadamente rendimento térmico, variação de consumos, e emissões de poluentes. As emissões de gases de combustão foram monitorizadas por recurso a um analisador de gases Testo 350 XL. Foram efetuados testes variando a carga aplicada no motor, bem como a velocidade (em rpm).

Comparativamente ao gasóleo tradicional, o combustível Eco Bunkers (B15), permitiu resultados bastante interessantes, por exemplo, redução no consumo de combustível até 10%. A redução mais elevada é referente a regimes com cargas elevadas e a altas rotações, o que se reflete numa poupança de consumo específico de cerca de 11,7 g/kWh. Outra particularidade do Eco Bunkers foi o facto de apresentar um Índice de Cetano mais elevado que o gasóleo mineral. O Índice de cetano está relacionado com o tempo entre a injeção de combustível e o início da combustão (chamado vulgarmente de *atraso à ignição*). A qualidade da combustão é afetada quando a ignição



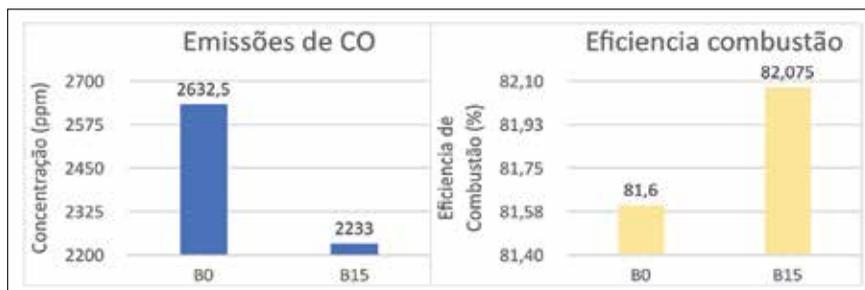
Analisador de gases de Testo 350 XL.

é seguida por uma rápida combustão completa e uniforme do combustível, pelo que com um número de cetano mais elevado, há um menor atraso da ignição e uma melhor qualidade de combustão (mais completa e com menor emissão de poluentes).

A monitorização que foi feita aos gases de exaustão do motor, no banco de ensaios, demonstraram uma diminuição substancial nas emissões poluentes, como o caso do monóxido de carbono (CO), monóxido de azoto (NO) e dióxido de enxofre (SO²). Foram igualmente efetuados pelo laboratório acreditado da TecnoVeritas, LabTecno, ensaios de caracterização físico-química e térmica ao combustível Eco Bunkers. O LabTecno é o laboratório especializado da TecnoVeritas, que surgiu para responder a uma forte necessidade do mercado – a análise de combustíveis e óleos. Está acreditado pelo IPAC (L0753) como Laboratório de Ensaios, segundo a norma NP EN ISO/IEC 17025:2018. Os referidos ensaios tiveram como objetivo avaliar a conformidade face às especificações indicadas para gasóleo marítimo, pela norma internacional ISO 8217:2107 - *Petroleum products-Fuels-Specifications of marine fuels*. Após os ensaios de caracterização, comprovou-se que o combustível apresenta características similares em termos de densidade e viscosidade, encontrava-se praticamente isento de água, bem como de contaminantes (cinzas, elementos que potenciem corrosão). A nível térmico o ponto de inflamação cumpre com os requisitos de segurança de pelo menos 60° C impostos pela legislação, apresentando igualmente excelente estabilidade à oxidação (excede as 20 h sem degradação o que é o limite mínimo para gasóleo rodoviário). Outro fator fundamental para o fim a que será aplicável é o cumprimento em termos de concentração de enxofre apresentado pelo combustível. O EcoBunkers cumpre com as diretivas da MARPOL VI e com a norma ISO 8217.

Em suma, o combustível EcoBunkers B15 pode ser utilizado em motores convencionais com benefício ao longo de toda a gama de potência e com poupanças. Apresenta menor impacto ambiental como ficaram comprovados os testes em motor. Caracterizando laboratorialmente o Eco Bunkers, este é um combustível que cumprirá com os requisitos da legislação marítima. O teor de FAME (*Fatty Acid Methyl Ester*) máximo permitido atualmente para gasóleo marítimo é de 7% e o Eco Bunkers incorpora 15%, fruto do recurso a biocombustível, no entanto, a presença destes compostos em nada demonstrou abalar o bom desempenho.

Estão em preparação / a decorrer testes do Eco Bunkers em utilizadores do setor



Comparação entre as emissões do combustível Eco Bunkers (B15) e Gasóleo mineral (B0) e respetivos valores de eficiência de combustão para 1950 rpm e 100% carga do motor.

marítimo (como por exemplo em geradores de rebocadores do Porto de Aveiro bem como em lanchas) para ensaios à escala real, o que poderá corresponder a um grande salto para demonstrar as potencialidades do combustível. No caso do Porto de Aveiro, a título de exemplo, se todo o volume de bunkering fosse com o EcoBunkers,

em 17.000 m³ anuais teríamos uma redução de mais de 10.500 tons de CO². Este combustível já foi também utilizado pela PETROGAS, num navio-tanque de produtos químicos / petrolíferos.

* rosario.rocha@prio.pt
** pedro.alua@tecnoveritas.eu

O tempo para se manter em segurança? 0 a 1 segundo.

Enquanto lê esta frase, a Previnave está a prevenir, de forma ativa, qualquer possibilidade de dano que possa ocorrer no seu navio. Sabemos que os incêndios são uma das principais causas dos acidentes marítimos e, como tal, oferecemos uma gama completa de produtos e serviços certificados no combate a incêndio, operando na área com profissionais qualificados e experientes.

De forma a prevenir e evitar perdas ou danos, agir em prol da segurança é fundamental. A Previnave tem liderado com sucesso este mercado há 20 anos.

Previnave. Previna os danos. Mantenha o controlo.

PREVINAVE
marine safety services

Lisboa - Portugal
Parque Vialonga, Armazém 51 Granja
2625-607 Vialonga
www.previnave.com / previnave@previnave.com / T 219 470 590

Açores, um Laboratório Natural!

por Pedro Mendonça das Neves*

INTRODUÇÃO

Os Açores ficam situados na dorsal média-atlântica, a maior cordilheira do planeta, tendo como suporte as três placas tectónicas: a norte-americana; a euroasiática e a africana; o Arquipélago fica localizado na mediatriz do Atlântico Norte.

A sua importância tem sido reconhecida, desde a sua descoberta no século XV, por Gonçalo Velho, em 1431. As ilhas do Grupo Ocidental foram descobertas por Diogo de Teive, em 1450. A relevância administrativa dos Capitães-donatários foi notória, permitindo o povoamento, a criação de atividades produtivas e levando à alvorada duma economia de escala. Já no século XX, com utilização dos cabos submarinos, o advento da aviação e a II Grande Guerra Mundial, a valorização geoestratégica do Arquipélago foi exponenciada.

A autonomia regional e o Estatuto Político-Administrativo que resultaram da implementação duma nova Constituição, após a transição democrática, (dando a condução governativa e administrativa do seu destino aos açorianos) vieram alancardar a economia açoriana; embora seja uma região ultraperiférica, o crescimento tem sido notório e os níveis de desenvolvimento humanos satisfatórios.

A Universidade dos Açores, que veio com a autonomia, criou o Departamento de Oceanografia e Pescas, cuja reputação científica a nível do mar profundo e das pescas é reconhecida internacionalmente. Outros organismos científicos nascidos na Região, após a *Revolução dos Cravos*, captularam a ciência, e consequentemente, a autonomia.

Do mar em direção ao espaço, já na segunda década do século XXI, a Agência Espacial Portuguesa – *Portugal Space*, por Resolução de Conselho de Ministros nº 55/2019, de 13 de março, foi constituída como associação de direito privado sem fins lucrativos. Os seus fundadores foram a Fundação para a Ciência e a Tecnologia, a Agência Nacional de Inovação, a Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional e a Região Autónoma dos Açores, através da Associação RAEGE Açores – Rede Atlântica de Estações Geodinâmicas e Espaciais.

A *Portugal Space* é hoje responsável pela promoção e execução da Estratégia "Portugal Espaço 2030". Tem ainda a responsabilidade de implementar e promover o programa *Azores International Satellite*



Launch Programme (AZORES ISLP), em parceria com a agência europeia ESA. A *Portugal Space* tem a sede na Ilha de Santa Maria, na Região Autónoma dos Açores e instalações em Lisboa, no Palácio das Laranjeiras.

A DIREÇÃO REGIONAL DOS ASSUNTOS DO MAR (DRAM)

O novo Governo Regional dos Açores, que resultou da vontade popular, não mudou a orgânica desta direção regional, somente efetuou pequenos ajustes, de natureza funcional, cujo Decreto Regulamentar Regional nº 12/2021/A, de 2 de julho evidencia de forma mais sucinta e que vai ao encontro do XIII Programa do Governo Regional.

O Diretor Regional dos Assuntos do Mar é por inerência do cargo Diretor do Parque Marinho dos Açores, nos termos previstos do Decreto Legislativo Regional nº 28/2011/A, de 11 de novembro, alterado pelo Decreto Legislativo Regional nº 13/2016/A, de 19 de julho, cujo artigo 23º materializa as áreas que estão delimitadas, conforme a figura.

O total de áreas marinhas protegidas na região é de cerca de 247.000 km², pertencendo ao Parque Marinho dos Açores 99,5% da área protegida, que se localiza para além do mar territorial. O restante 0,5% é relativo aos Parques Naturais de Ilha e às Áreas de Restrição da Pesca, que foram criadas ao abrigo de políticas seto-

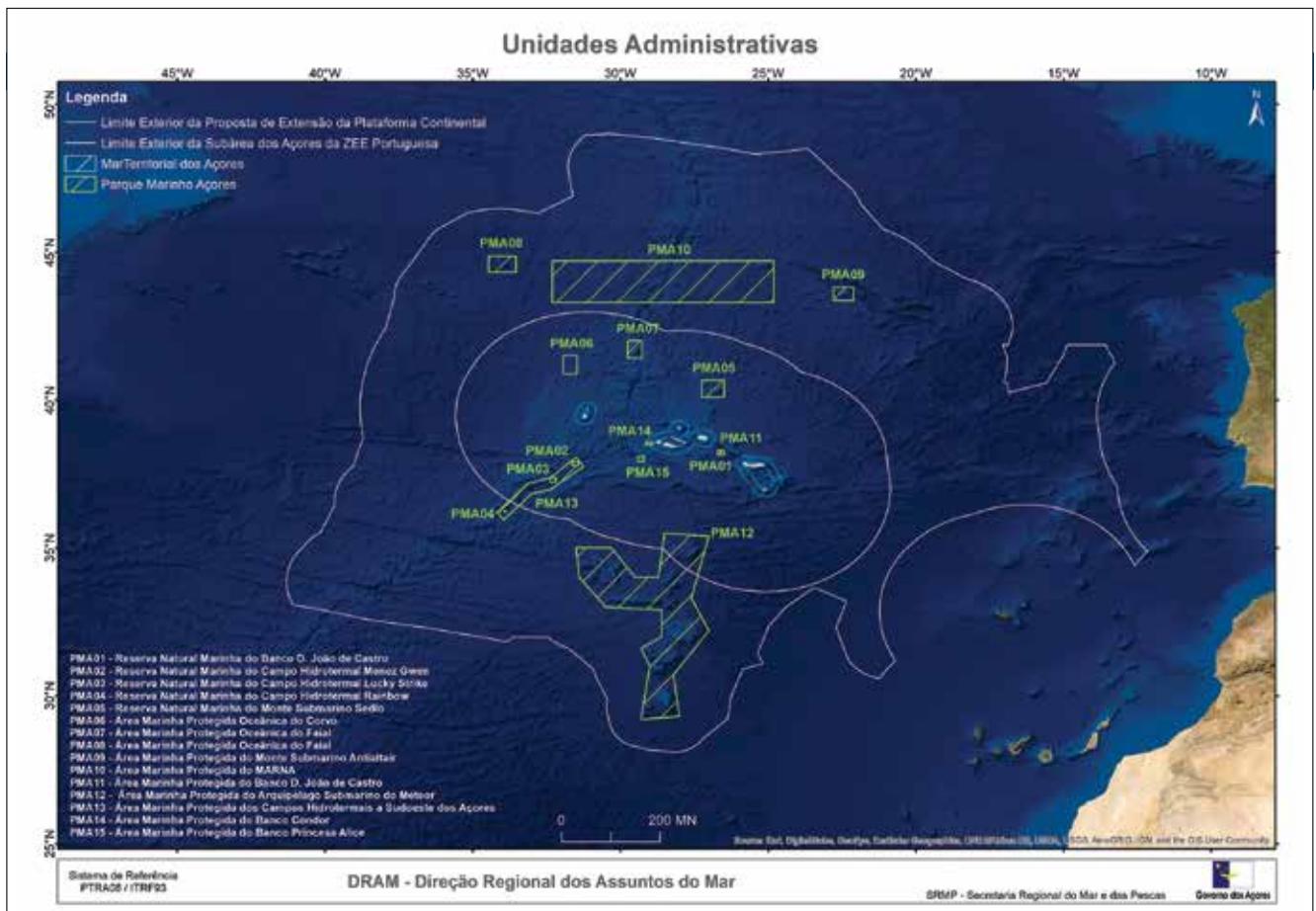
riais no âmbito da pesca, na designação das quais a DRAM participa, bem como os diversos utilizadores e o setor da pesca.

As duas direções de serviços que estão previstas nesta Direção Regional são a Direção de Serviços de Gestão Costeira e Licenciamentos (DSGCL) e a Direção de Serviços de Biodiversidade e Política do Mar, cujas competências estão definidas no Decreto-Regulamentar respetivo, aprovado este ano, relacionadas com o ordenamento, licenciamentos, gestão costeira, estratégia e definição de políticas do mar.

Desde a criação da DRAM em 2010, pelo Decreto Regulamentar Legislativo nº 17/2010/A, de 31 de dezembro, até à atualidade, que os recursos humanos tiveram um acréscimo de 700 %, ou seja, somos hoje 35 colaboradores, a maioria com formação superior especializada. A tendência futura será aumentar o nosso capital humano, face aos desafios regionais, nacionais e internacionais.

As fontes de financiamento da DRAM são várias, o Orçamento da Região e fundos comunitários. Relativamente à ajuda comunitária existe um naipe variado, a mencionar:

- FEAMPA (Fundo Europeu dos Assuntos do Mar e da Pesca);
- FEDER (Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional);
- FSE (Fundo Social Europeu, com valor pouco significativo);
- LIFE;
- REACT (Apoio financeiro de recuperação pós COVID 19).



Parque Marinho dos Açores.

Existem ainda outros tipos de fundos comunitários provenientes de projetos competitivos, em que se destacam o FEDER Interreg MAC (Inter-Regiões da Macaronésia), LIFE e FEAMPA.

A DRAM tem uma estrutura digital que lhe permite fornecer informação pública, mas também a gestão e a interação com o público-alvo, embora a transição digital, a que este governo é sensível, seja um desafio que estamos a acautelar. O portal da DRAM disponibiliza informação ao público interessado, nomeadamente: Instrumentos de gestão (Diretiva Quadro Estratégia Marinha – DQEM; Ordenamento do Espaço Marítimo dos Açores, com portal dedicado; Áreas Marinhas Prote-

gidas); Licenciamentos (Títulos de Utilização de Recursos Hídricos; Operações de Registo de Audiovisual de Cetáceos; Manuseamento de Animais Selvagens Marinhos; Extração de Inertes); Zonas Balneares; Rede de Arrojamento de Cetáceos dos Açores; e outras páginas dedicadas, SOS Cagarro; Entre-Mares; Plano de Ação de Lixo Marinho dos Açores (PALMA). O portal atual ainda não cumpre as necessidades reais de comunicação da DRAM, estando neste momento em fase de construção.

Existe uma infraestrutura de dados espaciais (SIGMAR), criada na DRAM, que está, estará sempre, em desenvolvimento, baseada em tecnologias *open source*,

que vai ao encontro da Diretiva INSPIRE. Trata-se de um armazém de dados que disponibiliza informação geográfica marinha da região dos Açores. A composição dessa infraestrutura passa pela componente visível ao público, o *geoportal* e os seus visualizadores temáticos, por um servidor de partilha de dados, possuindo também um catálogo de *metadados*, e por uma base de dados geográfica. Constitui uma importante ferramenta de apoio à decisão, assente em informação geográfica, como conservação marinha, gestão costeira incluindo licenciamentos, ordenamento do espaço marítimo, gestão portuária, parques arqueológicos subaquáticos, extração de inertes, áreas

o Registo dos seus Navios em mãos seguras



MAR

Registo Internacional de Navios da Madeira

- Pleno acesso à cabotagem comunitária
- Benefícios fiscais atractivos
- Requisitos de tripulação flexíveis
- Regime de hipotecas competitivo
- Rede europeia de correspondentes



Centro Internacional de Negócios da Madeira

www.cin-madeira.com

de produção aquícola, entre outras atividades. Atualmente, o geoportai inclui um visualizador geral com toda a informação e outro dedicado à cartografia e informação geográfica que suporta o Plano de Situação do Ordenamento do Espaço Marítimo dos Açores (PSOEMA), disponibilizando mais de 80 camadas de informação. A informação será atualizada com os contributos obtidos durante o processo, em curso, de consulta técnica e pública do PSOEMA. O SIGMAR (<https://sigmar.dram.azores.gov.pt/#/>) está em permanente atualização com informação geográfica produzida ou adquirida pela DRAM ou proveniente de entidades externas.

A DRAM, como direção tutelada pela Secretaria Regional do Mar e das Pescas, tem uma articulação institucional com várias entidades públicas regionais e nacionais, sobejamente conhecidas, e com organismos privados (organizações não-governamentais e entidades científicas), que trabalham na temática dos assuntos do mar. Destaca-se em 2019, a assinatura dum Memorandum de Entendimento entre o Governo dos Açores, a Fundação Oceano Azul e a Waitt Foundation. O programa BLUE AZORES, passando a citar ... *visa promover a conservação marinha e a utilização sustentável do mar dos Açores, criando novas vias para o desenvolvimento económico sustentável dos Açores e apoiando Portugal e a Região dos Açores para alcançar os objetivos internacionais da Agenda 2030 da ONU para o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 14, os objetivos da CDB (Convenção sobre a Diversidade Biológica) e os objetivos da UICN (União Internacional para a Conservação da Natureza).*

Neste momento perfila-se no horizonte a assinatura dum protocolo bilateral entre a DRAM e a empresa ATLÂNTICOLINE S.A., para a concretização do embarque de observadores de megafauna a bordo das embarcações de tráfego local, com o apoio dos fundos do programa LIFE na concretização deste projeto pioneiro.

A Escola do Mar do Açores (EMA) tem a DRAM como responsável financeiro da obra, cujo Diretor Regional é o Presidente da Assembleia Geral da "Associação para o Desenvolvimento da Formação do Mar dos Açores". A EMA teve o anúncio da sua certificação a 13 de julho, como estabelecimento formativo especializado, sendo a oferta educacional até ao final do ano, de cinco cursos, com a frequência de 100 formandos. A construção do Parque de Limitação de Avarias, terminado em 31 de outubro e a instalação do turco e da baleeira no polo do porto da Hor-

ta, serão equipamentos que valorizarão a oferta formativa e darão alcance às necessidades laborais dos Açores.

AÇORES, UM LABORATÓRIO NATURAL!

O Arquipélago dos Açores face ao seu posicionamento geográfico é claramente um ativo político, estratégico e científico, para Portugal e para o espaço europeu. Vamos debruçar-nos essencialmente na sua riqueza natural, tentando evidenciar o potencial económico que advém das profundezas do oceano, cuja investigação e exploração poderão permitir um desenvolvimento duradouro e sustentável da sociedade.

Essencialmente os Açores têm dois tipos de recursos, vivos e não vivos, nos fundos marinhos, destacando-se, nos não vivos, os minerais, sejam os agregados costeiros ou os sulfuretos polimetálicos, bem como os nódulos e crostas de ferro-manganês (Fe-Mn). Quanto aos recursos vivos, destacamos os recursos haliêuticos e os recursos genéticos.

O conhecimento da existência destes recursos já tem décadas, abrindo um novo mundo de riquezas potenciais.

A exploração científica na alba dos anos noventa do século passado, veio mostrar que os sulfuretos polimetálicos estão associados aos campos hidrotermais ativos, particularmente a sudoeste dos Açores – *Menez Gwen, Lucky Strike e Saldanha*, no interior da ZEE, e o *Rainbow e Moytirra*, situados na plataforma continental estendida. Os nódulos polimetálicos e as crostas de Fe-Mn estão devidamente localizados nas planícies abissais, junto à crista Média-Atlântica, a norte da ZEE dos Açores, e nos montes submarinos, a Sul, foram detetadas recentemente crostas de Fe-Mn.

A viabilidade de exploração para fins comerciais poderá estar garantida, desde que obedeça à lei da oferta e da procura, ou seja, desde que haja negócios com

liquidez garantida, havendo a tecnologia necessária.

No que concerne aos recursos biogénicos, a recolha de milhares de amostras tem mostrado a existência de biodiversidade e de sedimentos, que podem potenciar estudos académicos com vista ao desenvolvimento ulterior da biotecnologia azul. Esta, fazendo parte da economia azul, pode criar empregos qualificados e de longa duração, tendo aqui o Estado Português / Governo Regional que criar condições para impulsionar este novo nicho de mercado, cuja riqueza para a região é inegável.

Atualmente, esta Direção Regional tem vários projetos europeus cofinanciados a decorrer, com a intenção de dar a conhecer novas potencialidades para um desenvolvimento credível e sustentável. Existem 12 projetos plurianuais a serem conduzidos e 3 já submetidos. A partir do quadro abaixo, é possível observar o nome e o valor total dos projetos, sabendo-se que o financiamento comunitário é variável, de 60 a 85 %. No caso do REACT, a comparticipação é a 100 %.

Os tipos de fundos comunitários estão associados a projetos de conservação da natureza, literacia oceânica, lixo marinho, monitorização de ecossistemas marinhos, trabalhos sobre mamíferos marinhos, avaliação do estado ambiental marinho e ordenamento do espaço marítimo.

No que respeita ao Plano de Situação do Ordenamento do Espaço Marítimo dos Açores (PSOEMA), que resultou da legislação regional (Resolução do Conselho de Governo n.º 47/2017, de 26 de maio de 2017), tendo sido antecedida por normativo da União Europeia e legislação nacional, tem como visão potenciar o desenvolvimento socioeconómico, manter o bom estado ambiental e salvaguardar os valores ambientais, de forma adaptativa e participada. Em boa hora, tais normativos foram aprovados, para compatibilizar o crescimento económico com um conjunto de princípios que visam a sustentabilidade futura. As propostas já estão elaboradas e serão sujeitas a um conjunto de etapas que visam a sua aprovação final, que está prevista para meados de 2022, sabendo-se que a crise pandémica atrasou significativamente o calendário.

O ESPAÇO E O MAR PROFUNDO – CONCLUSÃO

Os Açores e o seu *Mar Eterno* são o epicentro do estudo, da busca do conhecimento e da gestão desta Direção Regional, pensando nas suas gentes, para que o futuro seja próspero.

PROJETOS EM CURSO

AZORES NATURA	4 382 983,00 €
MISTIC-SEAS III	136 475,00 €
RAGES	75 000,00 €
INTERTAGUA	135 186,50 €
MARCET2	103 989,09 €
OCEANLIT	145 800,00 €
ABACO	112 750,00 €
IMPLAMAC	162 516,36 €
PLASMAR+	140 018,86 €
SMARTBLUEF	54 346,10 €
MSP-OR	249 478,53 €
LIFE IP CLIMAZ	2 661 916,00 €
TOTAL	8 360 459,44 €

O Governo dos Açores tem grandes desafios pela frente nesta década. As alterações climáticas e a resolução a curto prazo da crise pandémica são apenas alguns dos múltiplos desafios globais que encaramos.

A potencialização do binómio espaço/mar profundo levará, assim o esperamos, a uma dilatação do conhecimento científico, para favorecer o nosso *modus vivendi*. A elaboração da Estratégia Regional para o Espaço, que está na fase final, é encarada por este Governo como um documento balizador e estruturante da política regional.

O mundo já teve momentos negros, não existem inevitabilidades. Temos de acelerar a exploração científica e utilizar a tecnologia mais avançada ao nosso dispor para superar os obstáculos vindouros. A próxima década será claramente decisiva para o nosso bem-estar global.

O *corebusiness* dos Açores é o seu mar, que é um laboratório natural, possuidor de recursos, mas que precisam de conhecimento/investimento. O investimento será dispendioso e deverá ser acautelada a sua boa utilização, para ter reflexos na sociedade açoriana e na autonomia.

O desenvolvimento de tecnologia espacial e de deteção remota, aliadas ao conhecimento da vida marinha, conjugadas com a participação dos vários *stakeholders* da Região Autónoma, estamos a crer que levarão ao seu desenvolvimento e projeção internacional.

O esquema abaixo mencionado é a si-



Obs: gráfico elaborado pelo autor do artigo.

nopse quase possível duma governação com *saudades de futuro*. É uma mescla entre as variáveis de altitude/profundidade e os atores, que devem preconizar a ligação umbilical entre todos.

Os resultados deste processo não serão imediatos, mas as futuras gerações serão contempladas com os áureos recursos dos fundos marinhos, cuja exploração ainda é embrionária. *Devemos rezar, mas devemos concretizar!* (provérbio africano adaptado pelo autor).

Apostar no espaço e no mar profundo é uma fórmula difícil, mas a mais sustentável e promissora para mitigar a insularidade e a ultraperiferia. Fazer investigação marinha é dispendioso, mas pior que os custos do investimento é a ignorância e a hipoteca do futuro dos nossos filhos e netos. O gráfico acima reflete a simbiose entre os dois meios.

No dia 13 de outubro de 2021, no Salão Nobre do Palácio de Sant'Ana, em Ponta Delgada foi assinado o contrato para a constituição do Observatório do Atlântico. O Presidente do Governo Regional dos Açores, José Manuel Bolieiro, considerou, que o Observatório do Atlântico, será uma ... verdadeira rede de ciência e tecnologia, que junta diversos intervenientes com ... entendimento estratégico comum sobre as prioridades para o futuro.

O organismo ficará sediado na cidade da Horta, na ilha do Faial, na Universidade dos Açores, com fortes elogios do Presidente do Governo à Academia Açoriana, afirmando ... hoje foi um ponto de chegada, mas é sobretudo um ponto de partida.

De acordo com a nota de imprensa do Governo Regional, de 13 de outubro, ... o Observatório do Atlântico será organizado como uma unidade conjunta de investigação, promovendo a rede de autoridades marinhas e instituições de investigação relevantes, com forte envolvimento das comunidades de investigação do Continente e dos Açores e Madeira, e assenta na criação e operação de um sistema de observação marinha integrado, a partir de iniciativas globais ou regionais em curso, promovendo o 'networking' entre as partes interessadas, e agindo como um único ponto de dados de acesso, informações e serviços associados ao Atlântico.

* Diretor Regional dos Assuntos do Mar Pedro.MM.Neves@azores.gov.pt



2035 Plano de Transição Energética do Porto de Leixões

É tempo de dar um passo
pelo planeta



#2035APDL
Unidos pelo Progresso,
comprometidos com o Futuro

Reflexos da Pandemia Sars-Cov 2

Sobre a Operação de Navios

por José Filipe Moreira Braga*

1. CONSIDERAÇÕES PRÉVIAS

O vírus SARS-COV 2 é, como se sabe, altamente contagioso. A sua transmissão é insidiosa, por ser principalmente veiculada através de portadores assintomáticos.

Aos dois considerandos precedentes, acresce um natural aumento significativo do risco de transmissão em espaços confinados e sobrelotados, caso dos navios de cruzeiro e dos porta-aviões, que foram as plataformas mais afetadas nesta pandemia, em pleno mar.

Quando ocorre um elevado número de doentes (ou feridos) a bordo de navios, aplica-se, na nossa Marinha, um acordo de uniformização para triagem, segundo o qual os doentes são classificados em Prioridades de 1 a 4 (P1, P2, P3 e P4), para efeitos de escalonamento do tratamento e de evacuação. Felizmente, a prioridade que prevalece no caso desta pandemia, é a P3 (doentes reconhecidamente testados como positivos, sem sintomas ou com sintomas leves) e que podem permanecer a bordo sem risco de vida, até que seja viável a sua evacuação na primeira oportunidade. Num reduzido número de doentes P3, pode ocorrer um agravamento do seu estado de saúde, evoluindo para P2 (por exemplo,

por insuficiência respiratória, carecendo de evacuação a partir do mar para apoio de ventilação em contexto hospitalar). Os casos P1 são os mais graves clinicamente e exigem tratamento e evacuação prioritária. Os doentes P4 reportam-se a situações tão críticas que contraindicam a evacuação, ou cujo estado ainda se agravaria mais com a evacuação, devendo como tal permanecer a bordo, para acompanhamento, na tentativa de reverter a sua situação.

Em suma, no contexto da presente pandemia, a grande maioria dos doentes são P3 que poderão ser retidos a bordo, até, tão cedo quanto possível, se poderem desembarcar. Alguns destes P3 poderão evoluir para P2 (ou para P1), justificando a sua urgente evacuação dos navios em pleno mar. Sem excluir a possibilidade de existência de casos P1 e P4, contudo, mais raros.

Para realizar os pressupostos indicados no ponto anterior, é necessário um esforço logístico relevante, iniciado a bordo a navegar, coordenado e assistido com as Entidades competentes em terra (Autoridade Nacional ou Regional de Saúde, Marinha, Armador ou outras), que prosseguem quando o navio atraca na sua Base ou Porto.

Na sequência destas considerações prévias, comentam-se os primeiros casos relatados pela Comunicação Social, sobre a ocorrência da pandemia SARS-COV 2 (COVID 19), relacionados com a operação de navios.

2. MARINHA DE GUERRA

2.1 Porta-aviões USS THEODORE ROOSEVELT (TR)

Nos primeiros dias de fevereiro de 2020, diagnosticaram-se, a bordo do TR, 33 casos sintomáticos de doença pelo vírus SARS - COV 2, confirmados por testes; destes 33 casos, 7 tiveram análises positivas no segundo teste, realizado três dias depois do primeiro. A presença de doentes a bordo tornou-se preocupante, pela ansiedade e angústia que causaram na guarnição, dado o risco elevado de contágio.

Deu-se início sem demora ao controle possível da epidemia a bordo, seguindo as instruções do CDC (*Center of Diseases Control*) e da NAVADMIN 083/20, instruções da *US Navy* a que não tive acesso, mas que genericamente deixam subentender a prescrição do uso obrigatório de equipamento de proteção individual (EPI) extensivo a toda a guarnição (máscara facial, distanciamento físico, lavagem das mãos com desinfetante), a adaptação de um espaço do navio para isolamento dos doentes e a sua evacuação subsequente para hospital ou alojamento de contingência, conforme a sua situação clínica, a realização de testes diagnóstico a toda a guarnição, a desinfeção de todos os espaços do navio e a colocação dos casos suspeitos em quarentena de 14 dias, na sequência de contacto com doentes infetados, com subsequente evacuação para terra, logo que possível, em alojamento de contingência.

Com os procedimentos sumariamente indicados atrás em curso, a 30 de março, o Comandante do TR, *Captain Brett Crozier*, decide expor superiormente, por escrito, um pedido de assistência para enfrentar a pandemia, alternativo ao que estava a decorrer e que considerava ser o mais acertado para o seu navio. O desenrolar deste pedido, em que propõe uma nova estratégia para esse



combate, decorreu de modo acidentado, pois o seu plano referia, no mínimo, dois aspetos que ocasionaram controvérsia.

O primeiro, quando sugere que apenas cerca de 10% da guarnição deveria permanecer a bordo, desembarcando o restante pessoal, para acompanhamento em terra. Esta medida, do ponto de vista epidemiológico, não é desacertada. Para a fundamentar, Crozier invocou as recentes *lessons learned* com a pandemia a bordo do navio de cruzeiros DIAMOND PRINCESS, (ênfatizando os bons resultados do seu desfecho, com a evacuação de toda a tripulação e passageiros, hospitalizando os P2 e mantendo 14 dias de quarentena para os restantes), propondo procedimentos idênticos. Só que, sendo os dois navios incomparáveis entre si, pelas suas características, o Secretário da Marinha, Thomas Modley, recusou-a, por considerar que punha em risco a segurança, num navio com propulsão nuclear, armamento sofisticado e meios aéreos de combate de última geração.

O segundo aspeto polémico foi a quebra de sigilo, de que Crozier é direta ou indiretamente responsável, que ocasionou a divulgação na comunicação social, da nota em que expunha a sua estratégia para as entida-



des superiores da Marinha, em contraponto aos procedimentos oficiais em curso. Terá sido esta a gota de água que levou a Casa Branca a demitir Modley e a exonerar Crozier do comando do navio. E os acontecimentos no TR, além da questão pandémica, tornaram-se num *case-study* de liderança.

As medidas para limitar a propagação da pandemia a bordo, que teria alcançado 416 casos com testes positivos (numa guarnição de 4.865 homens e mulheres), prosseguiram, genericamente durante o trânsito, até à atracação do navio na sua Base Naval.

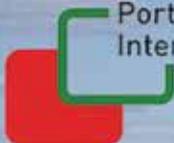
2.2 Porta-aviões CHARLES DE GAULE

Na generalidade, as medidas de contenção da pandemia a bordo deste porta-

-aviões foram corretamente realizadas e bem-sucedidas.

Trata-se de um navio da Marinha Francesa, com uma guarnição de 1.760 elementos, que tinha zarpado de Brest, onde permanecera de 13 a 15 de março. Revisitando a introdução, percebe-se que é perfeitamente plausível, em contexto de pandemia em curso, que cerca de 3 semanas depois, quando o navio navegava ao largo da costa portuguesa, tivesse 50 infetados com o vírus SARS - COV2.

No âmbito do apoio ao navio, o *Ministere des Armées* envia para o Aeroporto de Lisboa, no dia 8 de abril, um avião Falcon que transporta 2 médicos e 1 enfermeiro, para assistirem na viagem de regresso a França (para o *Hopital d' Instruction des Armees* – HIA Sainte Anne, Toulon) os três doentes P2, evacuados de bordo para o Aeroporto Humberto Delgado num helicóptero orgânico do navio. Nesta viagem desde França, veio ainda uma equipa de 4 médicos (2 epidemiologistas, 1 perito em segurança biológica e 1 patologista clínico) que foram transportados para o porta-aviões. Os três primeiros continuaram a bordo, em trânsito para Toulon. O patologista, regressou ao Aeroporto, ao Falcon, com as amostras clínicas dos testes realizados à guarnição,



**Portline Bulk
International S.A.**

**Granéis Sólidos
Gestão navios e tripulações
Contratos de carga**



PORTLINE BULK INTERNATIONAL, S.A.

Navegamos o presente a projetar o futuro!

www.portline-bulk.com



tendo o avião descolado para França nessa mesma tarde.

No final, o comunicado oficial do Governo francês expressa de modo lacónico e muito expressivo que ... *a saúde da guarnição é a prioridade do Ministère des Armées e do Comando do Navio.*

3. MARINHA DE COMÉRCIO

3.1 Navio Cruzeiro MSC FANTASIA

O MSC FANTASIA zarpou do Rio de Janeiro a 9 de março de 2020, tendo como destino a Europa. O último porto que escalou foi Maceió, a 13 de abril. Desde então esteve a navegar rumo a Lisboa.

Quando chega ao Porto de Lisboa, não havia casos suspeitos a bordo, mas entre nós já estava em vigor o estado de emergência devido à pandemia SARS - COV2. O navio transportava 27 passageiros de nacionalidade portuguesa e 12 com autorização de residência em Portugal, num total de 39, além de outros 1.338 passageiros e 1.247 tripulantes, de 50 diferentes nacionalidades.

Deu-se então início ao desembarque dos passageiros, começando pelos 39 anteriormente referidos. Para este efeito, subiram a bordo dois elementos, um do INEM e outro do SEF, para medição da temperatura corporal (a todo o grupo). De seguida, cada um destes passageiros foi acompanhado, um a um, por um elemento do SEF, até uma sala do edifício do Porto de Lisboa, onde todos foram submetidos a um teste de despistagem por zaragatoa da mucosa bucal e nasal, após o que ficaram a aguardar (cerca de 5 horas) pelo resultado do exame. Apenas num se revelou uma análise positiva. Finalmente, abandonaram o local

com a obrigatoriedade de permanecerem de quarentena, confinados em casa durante 14 dias.

Dois dias depois, deu-se início ao desembarque dos restantes passageiros, uma situação complexa, tendo em conta o estado de emergência, que envolveu, numa operação conjunta, a DGS, a Direção Geral dos Assuntos Consulares e das Comunidades Portuguesas, o SEF, a ANAC, a PSP, a Polícia Marítima, a AT e a ANA. A estes passageiros só foi permitida a saída de bordo mediante a realização de testes, feitos sob a égide da DGS, e apenas em função da disponibilidade dos voos de repatriamento. Este compasso de tempo, compreensivelmente, causou alguma tensão a bordo entre os passageiros.

Considero que o processo de contenção da pandemia de SARS - COV 2, no Porto de Lisboa, referente ao MSC FANTASIA, decorreu de um modo satisfatório, merecendo um elogio a todos os intervenientes.

3.2 Navios-tanques

Nos finais do mês de abril de 2020, cerca de 30 navios-tanques, ao largo da Califórnia, entre Los Angeles e Long Beach, aguardavam fundeados, por vezes semanas, para descarregar petróleo, fruto da quebra na procura causada pela pandemia SARS - COV2. E, em Singapura, aconteceu sensivelmente o mesmo, mas com cerca do dobro de navios-tanques, e pelas mesmas razões.

3.3 Outros navios mercantes

Contudo, um bom número de navios mercantes continuou a operar. Por um lado, as suas tripulações são cada vez mais reduzidas. Por outro, mesmo num Porto que esteja

em estado de emergência, não têm necessariamente de desembarcar. Nos portos, a tripulação deve usar obrigatoriamente EPI.

4. PESCA

A pesca artesanal e a pequena pesca estiveram paralisadas, pelo confinamento imposto aos pescadores, idêntico ao da generalidade da população.

A pesca industrial também terá sido afetada, mas não tem exatamente os mesmos condicionalismos. Na prática, muitos arrastões do alto operam em condições que se assemelham às dos navios mercantes.

5. NAVEGAÇÃO DE RECREIO

Paralisada, pelo confinamento imposto aos praticantes. As atividades marítimo-turísticas sofreram especialmente uma forte quebra na procura, fruto da redução do turismo.

6. NOTA FINAL

Uma das características do nosso tempo é o mito do controlo. Uma atividade económica realizada, tendencialmente, pressupõe a tentativa de a controlar a 360 graus, tornando o quotidiano um encadeado de situações expectáveis, permitindo encarar o dia a dia com confiança. Mas, esta mentalidade representa a negação dos princípios da realidade e da irrupção do inesperado, ambos patenteados pela presente pandemia COVID 19 ou SARS - COV 2. Os prejuízos nas atividades de pesca e marítimo-turística (sustento de muitas famílias portuguesas), no turismo de cruzeiros e no transporte marítimo de petróleo (estes dois últimos com possíveis repercussões na Indústria Naval), foram uma realidade dolorosa; se bem que apenas uma pequena parte dos muitos problemas que afetam o *shipping*, as *Global Maritime Issues*.

Em 2021 o *ranking* das *Global Maritime Issues*, dos impactos esperados nos próximos dez anos nas marinhas mercantes das questões indicadas era o seguinte: 1º "Descarbonização do *shipping*", 2º "A nova regulação do ambiente", 3º "A crise económica global", 4º "A Pandemia", 5º "Requisitos sociais da sustentabilidade", 6º "Mitigação e adaptação às mudanças climáticas", 7º "Cyberataques e roubo de dados", 8º "Big data e Inteligência Artificial", 9º "Tensões Geopolíticas" e 10º "Aumentos no preço dos Combustíveis".

* C/Alm. med. nav., ref
jfambraga@gmail.com



Vessel Traffic Services (VTS)

Segurança e Monitorização em tempo real no Controlo de Trafego Marítimo.

indracompany.com

indra

A odisseia do segundo “Patinho Feio” dos Açores

por Fernando Paiva Leal*

Há navios que nascem sob o signo do infortúnio: uns, mal nascem, são logo rejeitados por causa de malformações, reais ou suspeitadas, enquanto outros nem sequer veem a luz do dia. Contam-se nestes grupos o ATLÂNTIDA e o ANTICICLONE, os dois *patinhos feios* dos Açores encomendados pela Atlanticoline aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC) por contrato assinado em Setembro de 2006. Mas o mais grave foi que as malformações que conduziram à rejeição do ATLÂNTIDA foram propositalmente provocadas mediante alterações de dimensões e características exigidas pela Atlanticoline, a empresa criada para explorar as ligações inter-ilhas nos Açores. O navio cresceu em comprimento, em consequência a sua tonelagem e o calado também aumentaram, novas cabines e mais espaços públicos ganhou; e como não poderia deixar de acontecer, a maior tonelagem e o maior calado refletiram-se na velocidade, um dos motivos que seriam invocados para a recusa da recepção do ATLÂNTIDA em 2009. Não serviu para os Açores. Foi vendido a preço de sucata, passaria por diversas mãos que todas lucrariam com vendas sucessivas, até ir parar a um armador de navegação norueguês, a firma Hurtigruten, onde é considerado a “estrela da companhia” com o nome de SPITSBERGEN! Pode parecer provocação, mas a primeira visita do SPITSBERGEN a Leixões estará para acontecer em breve.

Como consequência da rejeição do ATLÂNTIDA e do rompimento do contrato de construção dos *ferryes*, a que se somou a exigência de uma avultada indemnização, os ENVC acabaram por falir, ditando

Bloguer Barconauta



<https://www.dinheirovivo.pt/empresas/estaleiros-navais-do-mondego-lancam-ao-mar-primeiro-navio-12840259.html#media-0>

que o destino do ANTICICLONE fosse que ficasse esquecido nos armazéns do estaleiro, reduzido aos módulos entretanto construídos, que lá permaneceram a ganhar ferrugem por um longo período de tempo.

Tendo em conta o investimento inútil neste navio fantasma, estimado em 14 milhões de euros, o Governo Português acabou por aceitar vender as 720 toneladas de aço do casco da embarcação a Timor-Leste, por pouco mais de um milhão de euros. Foi ao preço de ferro velho!

Contrariamente ao que seria espectável por ter já nos seus armazéns os módulos do ANTICICLONE, talvez em virtude da turbulência em que se veriam envolvidos os estaleiros de Viana do Castelo, a construção do navio seria adjudicada aos antigos Estaleiros Navais do Mondego, agora AtlanticEagle Shipbuilding, na Figueira da Foz. O processo de aquisição do navio principiou em 2014, pelo Governo central timorense, passando depois para a Região Administrativa Especial de Oecusse-Ambeno (RAEOA). O contrato para a construção do *ferryboat* foi finalmente assinado com a AtlanticEagle Shipbuilding em Setembro de 2014 e a construção teve início em 2015.

O ANTICICLONE foi encomendado pe-

la República Democrática de Timor-Leste para realizar viagens para a Região Administrativa Especial de Oecusse-Ambeno, enclave em território indonésio, e para melhorar as ligações entre Díli, a capital, a ilha de Ataúro e as principais localidades da costa norte do país, nomeadamente Pante Macassar, a mais povoada cidade da região. Foi baptizado como HAKSOLOK (felicidade, em tétum, a língua nacional e co-oficial de Timor-Leste). Tem uma envergadura de 71,30 metros de comprimento e 12,60 metros de boca. Terá capacidade para transportar 377 passageiros, 25 viaturas e uma razoável quantidade de carga diversa. Prevê-se que o *ferry* venha a operar com uma tripulação de 22 elementos. A sua velocidade será de 15 nós, o que permitirá ligar Díli ao enclave de Oecusse-Ambeno, em cerca de 6 horas. Desta forma, o tempo gasto actualmente neste percurso, que varia entre as 13 e as 14 horas, será reduzido para menos de metade.

O HAKSOLOK foi lançado ao mar no dia 26 de Maio de 2017, a partir da principal doca seca dos estaleiros da empresa AtlanticEagle Shipbuilding. A cerimónia de baptismo foi realizada nesse mesmo dia e contou com a presença de responsáveis do concessionário e com o bispo D. Ximenes Belo. A sua madrinha foi a freira Guilhermina Marçal, madre superiora das Canossianas Missionárias em Timor-Leste, uma reconhecida apoiante da luta pela independência do país, que aqui tem vindo a desenvolver um trabalho humanitário exemplar.

Porém, o agora HAKSOLOK estaria ainda destinado a ser acompanhado pela má sorte, ao ver-se envolto em episódios insólitos, levando a que a finalização da sua construção sofresse atrasos em cima de atrasos e custos em cima de custos.



Da data inicial de entrega, prevista para 30 de Outubro de 2015, o prazo viu-se sucessivamente prorrogado por diversas vezes: de 22 de Janeiro de 2016 passou para 15 de Novembro desse ano, sendo novamente adiado para Maio de 2017. Ao ponto de, em 28 de Maio de 2019, o presidente da Região Administrativa Especial de Oecusse-Ambeno (RAEOA), Mari Alkatiri, referir à Agência Lusa que ... *a gestão da empresa (em Portugal) tem sido catastrófica e não foi capaz de corresponder às nossas expectativas.*

Também, o ministro dos Transportes e Comunicações de Timor, José Agostinho da Silva, quando de uma visita de trabalho a Portugal disse aos jornalistas que, para concluir o projecto, seriam necessários mais 14 milhões de dólares (12,5 milhões de euros), a adicionar aos 13 milhões alocados ao contrato inicial. Este valor refere-se não só aos custos com o navio, mas também à construção de dois pontões necessários à sua operação no enclave de Oecusse-Ambeno, e na ilha de Ataúro, três milhões cada.

Quanto ao navio, permanece amarrado ao cais dos estaleiros, na margem esquerda do Mondego, frente ao porto comercial da Figueira da Foz, decorado com casario branco, casco azul e branco, e faixas, a todo o comprimento, com as cores presentes na bandeira de Timor-Leste, verde, vermelha e amarela, estando o navio concluído em cerca de 70%. Quanto aos restantes 30%, uma vez que todos os equipamentos principais já estão a bordo, faltam apenas terminar os acabamentos e acomodações e concluir os sistemas de electricidade, automação e navegação.

De qualquer modo em 2018, a AtlanticEagle Shipbuilding viu-se compelida a entrar com um pedido de insolvência e a suspender a actividade. Recorreu então a um PER (Plano Especial de Recuperação),



Foto – Diário das Beiras.

que foi aprovado em 96% com os votos favoráveis da Autoridade Tributária (AT), da Segurança Social e do seu maior credor, precisamente a sociedade timorense RAEOA. Tudo parece encaminhar-se para que, desta vez, os Estaleiros Navais do Mondego, explorados pela AtlanticEagle Shipbuilding, definitivamente se vejam libertos da má sina que os tem acompanhado: uma sociedade de investimento detida a 100% pela Região Administração Especial de Oecusse-Ambeno, de Timor-Leste investirá 14 milhões de dólares (cerca de 11,8 milhões de euros) na recapitalização dos estaleiros. Ficará com 95% do capital da empresa. Deste modo, com o investimento de Timor-Leste nos Estaleiros Navais do Mondego (ENM), detidos pela AtlanticEagle Shipbuilding, esta empresa passa a ter dois sócios: a sociedade de desenvolvimento criada pela RAEOA, com 95% do capital e Bruno Costa, gerente único da AtlanticEagle, com 5%.

Bruno Costa é oriundo de uma família ligada à construção naval há 80 anos, na região de Aveiro, nos estaleiros de São Ja-

cinto, encerrados em 2004, e na Navalria, actualmente propriedade da Martifer. Porém, a ideia deste investimento é não só para acabar o *ferry* e os pontões, como também capitalizar os estaleiros, numa perspectiva de longo prazo, para se poder competir no mercado da construção e reparação naval nacional e internacional. Por sua vez, este investimento de Timor-Leste nos estaleiros visa permitir uma formação de timorenses e transferência de conhecimento e tecnologia. Existe ainda a considerar não só a manutenção dos postos de trabalho, designadamente os mais antigos e com mais experiência, como a contratação de mais 40 colaboradores. Acresce a pretensão de se apostar na construção e reparação naval em alumínio, experiência já detida pelos ENM.

Esperemos que agora seja para valer!

* **Arquitecto**
Colaborador da RM

OBSERVAÇÃO:
Por opção do autor o texto não respeita o A. O.



“J. VASCONCELOS, Lda” - história de uma empresa mercante

por José de Mendonça e Vasconcelos Martins *



O armador José Vasconcelos é o terceiro a contar das esquerda.

A Agência de Navegação J. Vasconcelos Lda com sede em Lisboa e que pertenceu a José Augusto Mendonça e Vasconcelos, de origem paterna madeirense, teve sede na Praça Duque da Terceira, nº 24, bem como uma loja na Rua Victor Cordon ao lado do restaurante Lorde. A empresa surge nos anos vinte do século passado, ampliando-se em 9/8/1933 conforme publicação no Diário da República de 29/12/1933 III série nº 302 através de mais capital proporcionando capacidade de aquisição de fragatas no rio Tejo e de navios mistos e de transporte.

Assim sendo, José Vasconcelos chega a Presidente do Grémio dos Proprietários de Fragatas em 1941, as fragatas faziam todo o tipo de transporte entre as margens do Tejo, navegando quase até Santarém, trazendo os produtos agrícolas para a capital e não só. Acabou por estar também ligado ao ramo das pescas através da empresa “Bacalhau de Portugal, Lda”, proprietária dos bacalhoeiros SANTA ISABEL e FLORENTINA (nome de sua filha mais nova), tendo este último

nafragado na Gronelândia a 8 de agosto de 1946, salvando-se os 68 tripulantes, trazidos depois para Lisboa a bordo do navio-hospital GIL EANNES. Quanto aos navios mistos de passageiros, detinha o paquete S.S. SANTA CRUZ, ex-PRESIDENT JOHNSON que operava nas carreiras da América do Sul pertencente à empresa “Tagus Navigation S.A.” de Lisboa, adquirido em 1947 à American President Lines e que operou até 1952 vindo a ser depois desmantelado em Savona, na Itália. Havia sido construído nos EUA em 1904 em Camden, New Jersey, nos estaleiros New York Shipbuilding Corporation e batizado de MANCHURIA para a Pacific Mail tendo depois sido vendido à Dollar Line e rebatizado PRESIDENT JOHNSON. A “Sociedade de Navegação Luso-Panamense, Lda”, de Lisboa, de que também fez parte, adquiriu em 1946 o paquete NORTH KING, de 4.608 tons de deslocamento, para o transporte de emigrantes para a América do Sul, principalmente para o Brasil, e que acabou por ser desmantelado em Osaka no Japão em 1958. Havia sido construído em 1903 na Alema-

nha, nos estaleiros Bremer Vulkan, com o nome LIEBENFELS, nome que manteve até 1917, altura onde foi rebatizado nos EUA, depois de apreendido à Alemanha, com o nome NORTH KING.

A firma J. Vasconcelos Lda tinha estreitas ligações comerciais com a FLOTTA LAURO de Itália assim como com a ZIM - Israel Navigation Company, Lda, empresas que representava através de fretamentos ou pela venda de passagens. Imediatamente após a II Grande Guerra Mundial, José Vasconcelos torna-se Mandatário da Cruz Vermelha Internacional e membro do *Comité de Coordination du Ravitaillement de la Belgique par L'Europe* para o fornecimento e transporte no campo alimentar de calda de tomate e de conservas portuguesas, uma vez que a Europa se encontrava destruída no pós-guerra. Devido a estes préstimos humanitários José Vasconcelos vem a ser agraciado pelo governo belga como Cavaleiro da Ordem de Leopoldo II, acontecendo o mesmo com o governo italiano que o agracia com o grau de Comendador da Coroa de Itália de SS Maurizio e Lazzaro e a de Cavaleiro de São Jorge de Carínia.

O período do pós-guerra foi uma fase muito importante para a nossa pequena Marinha Mercante, pela capacidade de resposta que mostrou às necessidades que a Europa padecia. A empresa sempre procurou pela via comercial ter ligações quer à exportação quer à importação e procurava apoiar os produtos de Portugal, dando primazia ao comércio com os USA e Europa.

A firma “J. Vasconcelos, Lda” nesta época teve um rebocador a operar no Tejo, o MARIA LUÍSA (nome de sua mulher), assim como outros navios como o HILO, o FOZ DO DOURO, o FLOREL (junção dos nomes das filhas Florentina e Elsa), e o pesqueiro NOVO OCEANO.

A era dourada desta firma durou até 1957, tendo depois havido um decréscimo significativo; outras empresas nacionais imprimiram à nossa Marinha Mercante um outro dinamismo.

Devido à sua doença, José Vasconcelos foi aos poucos perdendo o *elan* que motivou todo o crescimento comercial desde o início da sua firma, acabando por vir a falecer com 64 anos de idade a 28 de agosto de 1962, em sua casa na Rua de São Domingos à Lapa, nº 34-2º dto. De referir que estando um paquete da FLOTTA LAURO fundeado na baía do Funchal nesse dia colocou o pavilhão a meia haste.



Não se pode deixar de referir que a “J. Vasconcelos, Lda” empregava em 1944 na sede em Lisboa 35 funcionários, havendo na filial do Porto mais 2. Foi uma empresa pioneira ao fazer um contrato de trabalho com os estivadores do porto de Lisboa. Depois passou unicamente a agência de viagens, desfazendo-se dos vários armazéns de que dispunha, restando a loja da rua Victor Cordon. Afastando-se dos negócios de grande monta,

acabou fechando honradamente as portas uma década e pouco depois do falecimento de seu fundador.

* Investigador histórico licenciado em História de Arte pela ESAD, neto materno do armador José Augusto Mendonça e Vasconcelos, doou todo o espólio documental e fotográfico que restou da firma “J. Vasconcelos, Lda” ao Museu Marítimo de Ílhavo em 18 de junho de 2020. alexandraze7162@hotmail.com



Loja de Modelismo
-Elaboração de modelos por encomenda
- Cursos
- Kits de modelismo
- Aerografia
- Tintas
- Ferramentas

RUA PAIVA DE ANDRADA Nº 130 2560-357 T. VEDRAS
LINHASDETORRES.HOBBY@GMAIL.COM
Telefone: 261 095 321







O encalhe do S.S. ETHIE

por Joaquim B. Saltão*



O acontecimento de mar tem levado muitos escritores a criarem à sua volta os chamados *mistérios insondáveis*, conduzindo à publicação de livros, de inúmeros artigos avulso, filmes e séries televisivas em que são apresentadas as mais diversas teorias, muitas vezes surrealistas, acrescentando sempre um ponto, mas que se vendem bem. Basta recordar o sucesso das histórias à volta do Triângulo das Bermudas, do MARY CELESTE e do TITANIC, por exemplo, que venderam milhões de livros, em diversas línguas, e que continuam a aparecer em programas televisivos ou filmes, dando azo a sucessivas novas versões.

De todas as narrativas sobre acontecimentos no mar que tenho lido, há um caso, pelo desenvolvimento da ação e o romantismo que encerra, que não resisto a narrar.

No princípio do século XX, a Terra Nova era um lugar inóspito. Devido à sua morfologia e orografia, as estradas eram escassas e, embora possuindo um caminho de ferro que ligava St. John's a Port - aux - Basques, na ponta sudoeste da ilha, o transporte de pessoas e mercadorias era feito na maioria dos casos por via marítima.

Decorria o ano de 1919 e no dia 10 de dezembro, uma quarta-feira, zarpou de Cow Head, na costa oeste da Terra Nova, com destino a St. Johns, o S.S. ETHIE, da Reid Shipping Company (a primeira companhia a usar navios a vapor para transporte de passageiros e mercadorias ao redor da ilha da Terra Nova).

Fora construído em Glasgow no ano de 1900 e registado em St. John's com o nº.113.009, com 440 tons de TAB, casco de aço e máquinas a vapor. Era um dos oito navios que faziam parte da chamada *Alphabetic Fleet*, por todos terem nomes começados pelas letras do alfabeto. Tinha ao comando o Cap. Edward English Jr. e contava com 92 pessoas a bordo, incluindo a tripulação.

Passadas algumas horas de navegação o S.S. ETHIE deparou-se com um forte temporal, de força 12 da escala de Beaufort, com tempestade de neve associada, que o obrigou a permanecer de capa durante 14 horas.

O Cap. Edward English Jr. era filho do Cap. Edward English, Capitão do Porto de St. John's, muito conceituado nos meios

marítimos não só por ser no seu tempo um excelente Comandante, com provas dadas, mas por, já em terra, ter demonstrado ser um funcionário de alto gabarito, conselheiro e representante do Governo da Terra Nova para os assuntos relacionados com o mar. Diz-se que quem sai aos seus não degenera, e o filho Edward Júnior herdara as qualidades do Pai.

Perante um temporal cada vez mais severo, sem saber quantas mais horas podia aguentar aquela intempérie, com o carvão a esvaír-se do paiol por exigência de alimentação das caldeiras, a que era pedido sempre mais vapor, e porque o navio cada vez mais abatia em direção à costa, impotente para vencer a fúria do temporal, ficando na iminência de se desfazer contra as pedras, resolveu o Comandan-



O SS ETHIE numa aguarela da época.

te, em boa hora, abicar à praia num local onde pudesse evitar um mal maior.

Se bem o pensou, melhor o executou. Com coragem, profissionalismo e a decisão certa e adequada a tal situação, evitou que o S.S. ETHIE se espatifasse contra as pedras e levasse consigo para o fundo as 92 pessoas, entre passageiros e tripulantes que se encontravam embarcadas.

Mas o grande herói desta quase tragédia foi um outro “skipper”...

Depois de mandar derramar algum óleo no mar, o que lhe permitiu uma acalmia momentânea, o Comandante English Jr. deu a guinada oportuna e ordenou ... *steady as she goes!* (assim como vail), direito à costa da enseada de Martin's Point, uma praia pedregosa, mas naquele local a mais adequada para tal efeito. Antes, porém, determinara que todos a bordo tinham que envergar o colete de salvação e que estavam proibidos de sair dos interiores do navio, para não serem lambidos pela ondulação, que entrava pela popa e saía pela proa.

Com uma âncora flutuante disparada pela popa e as manobras adequadas a tal situação, conseguiu surfar lentamente na ondulação até atingir a costa pedregosa.



O primeiro embate do navio foi violento, parecia um trovão que ecoou pela falésia adjacente à praia. À medida que a ondulação batia na popa, o navio saltitava aos solavancos pela costa adentro, com os mastros e a chaminé oscilando como varas verdes, até que se quedou imobilizado entre duas rochas. Ficou adornado a bombordo, com parte da popa já destruída.

Era preciso, urgentemente, enviar um cabo mensageiro para terra, que permitisse estabelecer o cabo de vaivém entre o navio e um ponto em terra permitindo passar por cima da rebentação. Um moitão viajante, onde estava pendurada a boia-calção, trabalhava no cabo de vai-

vém manobrada por dois cabos, um em terra e outro a bordo.

Entretanto várias pessoas residentes na área aglomeravam-se em terra aguardando a linha fina a que estaria amarrado o cabo mensageiro que por sua vez trazia o grosso cabo de vaivém.

Na primeira tentativa foi atirado à água um barril amarrado com uma linha, que acabou por se soltar. Na segunda tentativa foi enviada uma boia de salvação, que também não logrou os seus objetivos porque a corrente, a partir de uma dada altura, fazia-a derivar ao longo da costa. E não havia voluntários com a coragem suficiente para se lançarem ao mar gelado e bravo para recolher o tão desejado cabo mensageiro. Os homens preferiam morrer de morte natural do que nadando na água gelada, pois sabiam que não sobreviveriam mais do que alguns escassos minutos.

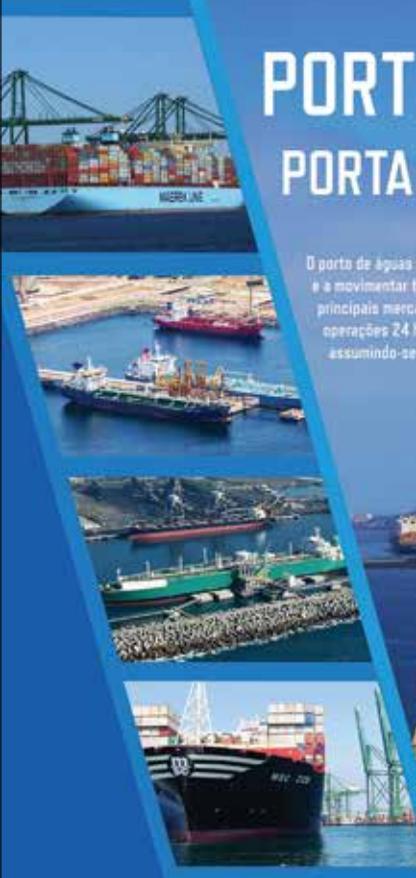
Em terra estava presente o sr. Rueben Decker, um pescador residente em Martin's Point, que possuía um cão terra-nova de nome “skipper”. Belíssimos animais, conhecidos pela sua vocação para lidar com as coisas do mar, o dono ordenou-lhe que fosse buscar a bóia que teimava em afastar-se de terra, balançan-

PORTO DE SINES

PORTA ATLÂNTICA DA EUROPA



O porto de águas profundas de Sines está apto a receber os maiores navios do mundo e a movimentar todos os tipos de cargas, oferecendo ligações diretas regulares aos principais mercados dos cinco continentes. Com elevados índices de produtividade e operações 24 horas por dia, Sines potencia a economia e as exportações nacionais, assumindo-se como a Porta Atlântica da Europa.




www.portodesines.pt



do ao sabor das ondas e da corrente. O “skipper” saltou de imediato para a água gélida e filou a bóia com os dentes, rebocando para terra a tão almejada linha que iria permitir estabelecer o cabo de vaivém e salvar as 92 pessoas embarcadas, incluindo uma menina de dezoito meses que viajava com a mãe e o avô.

Uma a uma as pessoas foram evacuadas. Primeiro as crianças e as senhoras, depois os homens que viajavam como passageiros, e finalmente a tripulação e o Comandante. A menina foi enfiada num saco de correio que o avô, pendurado na bóia-calção, segurava com grande veemência entre os braços, bem apertados contra o peito. O último a sair do navio, naquela noite de 11 de dezembro de 1919, uma quinta-feira, foi, como é costume e tradição, o Cap. Edward English Jr.

Graças ao “skipper”, o que poderia ter sido mais uma tragédia tornou-se numa espécie de sessão de treino de uma qualquer Instituição de Socorros a Náufragos.

O heroico cão recebeu, como prova da sua coragem e abnegação, uma coleira com uma chapa em prata com a inscrição *hero*, oferecida por uma sociedade humanitária de Filadélfia. O “herói” foi também agraciado com uma cruz de prata por atos de bravura, atribuída pelos soldados de Camp Hill Hospital, de Halifax. Distinções que o “skipper” começou a usar com um certo garbo e ostentação.

O cão foi mais tarde vendido por 60 dólares a um residente de New Brunswick, que mais tarde se estabeleceu no Alaska com o “skipper”. Durante a sua vida no Alaska, o “skipper” teve como amigo um jovem rapaz, vizinho do seu novo dono, com o qual estabeleceu uma mútua e profunda empatia. Os cães terra-nova vivem

em média dez anos, e algum tempo depois de estar a viver no Alaska o “skipper” acabou por morrer. Após a sua morte, a sua honrosa coleira com as respetivas “condecorações” foi oferecida pelo dono ao seu jovem amigo, como recordação da profunda amizade que sempre existiu entre eles... e como a única riqueza que o “skipper” tinha para legar aos seus mais queridos, numa legítima e óbvia interpretação do que seria a última vontade do “herói”. A coleira ainda permaneceu nas mãos do rapaz por algum tempo para depois ser adquirida por um colecionador de nome Dottie Olson, residente em Wrangell, no Alaska.

Bruce Ricketts, de Ottawa, é investigador e Presidente da empresa de informática Vizcan Sytems durante o dia, e à noite, administra com a sua mulher Anna Derks o espaço do site “Os Mistérios do Canadá”, onde são abordados os vários acontecimentos ocorridos naquele país. Depois de ter abordado o tema deste naufrágio, enfatizando a proeza do “Skipper”, e ao ser lida pelo colecionador Dottie Olson, logo este, entrou em contacto com Bruce Ricketts dando-lhe conta da relíquia que possuía na sua colecção.

Bruce Ricketts propôs a Dottie Olson que a coleira, que fazia parte do imaginário coletivo dos terra-novenses, fosse legada para ser exibida no Museu da Terra Nova. A proposta foi aceite e a coleira foi entregue, em cerimónia especial, ao Ministro do Turismo, Cultura e Animação da Terra Nova, Mr. Charles Furey, que lhe agradeceu em nome da Província da Terra Nova. Além de Bruce Ricketts, o fiel portador de tão honrosa coleira, estavam também presentes o curador do Museu e a Sra. Hilda Menchions, de St. Johns, na

altura com 80 anos, e que era nada menos do que a bebé salva naquela noite de dezembro de 1919, quando tinha apenas dezoito meses de idade.

O lendário heroísmo do “skipper” foi imortalizado em verso pelo poeta E. J. Pratt, que no seu poema chamou “Carlo” ao cão terra-nova.

Lord Byron escreveu sobre estes cães o seguinte ... *corajosos, sem ferocidade, com todas as virtudes do homem, excepto os seus vícios.*

O “skipper” era de cor preta, pesava 68 kg e media 70 cm do chão até à parte superior da omoplata.

Os destroços do ETHIE ainda jazem na praia e são uma atracção turística.

Em 21 de Outubro de 1921, sexta-feira, realizou-se na residência do Governador da Terra Nova uma cerimónia para agradecer o Cap. Edward English Jr., tendo-lhe sido oferecida uma salva de prata, para evocar o mérito, a coragem e o denodo com que conduziu as operações do encalhe e o salvamento de todas as pessoas embarcadas no ETHIE.

No dia 11 de Junho de 1929, nove anos e meio após o naufrágio, houve uma reunião em St. John’s com a tripulação, os passageiros e o pessoal que ajudou ao salvamento em terra, para celebrarem a sorte de estarem vivos e lembrarem o acontecimento. O evento foi organizado pelo Presidente da Reid Shipping Company, Harry Reid, o segundo filho do fundador, Robert Gillespie Reid. Após os discursos houve um almoço onde todos confraternizaram em grande alegria. Só o grande “herói” não pôde estar presente... já morrera no Alaska quem lhes salvara a vida.

* Capitão da Marinha Mercante
kimbersal@netcabo.pt

OBSERVAÇÃO:

Naquele fatídico mês de dezembro de 1919, no dia 25, quinta-feira, a Reid Shipping Company perdia outro navio, o S.S. DUNDEE, que encalhou na baía de Gander, na ilha de Grassy, a norte da Terra Nova. Os passageiros e tripulantes foram salvos por outro navio, o CLYDE, da mesma companhia. Ainda houve uma tentativa de desenralhe com o auxílio deste último, mas devido às condições de tempo se terem agravado, e à formação de um campo de gelo, o salvamento foi cancelado. Os naufragos foram desembarcados em Port Union. No dia 31 de Dezembro de 1913 o St. John’s Daily News noticiava que o chegador Joseph Seargent tinha sido encontrado morto no dia 25 de Dezembro de 1913, também uma quinta-feira, na casa das máquinas do DUNDEE. Seis anos depois era a vez do DUNDEE agonizar nos escolhos da baía de Gander. Coincidências... ou não... mas o mês de dezembro e as quintas-feiras eram notoriamente aziagos para a Reid Shipping Company.

Vice-Almirante Guilherme Ivens Ferraz

por José Manuel Ivens Ferraz Bela Morais*

E escrever sobre o meu bisavô não é difícil, pois já muito se disse e escreveu, mas para mim apesar de ser um prazer é sempre uma emoção recordar toda a sua longa e interessante vida. Ainda tive o gosto de o conhecer, apesar de ser criança.

Nasceu o meu bisavô na freguesia de São Pedro, Ponta Delgada, Ilha de São Miguel, Açores, no dia 14 de setembro de 1865. Seu pai, o engenheiro civil, formado na Sorbonne, Ricardo Júlio Ferraz, natural do Funchal, Ilha da Madeira, estava destacado em Ponta Delgada para dar seguimento aos trabalhos do Porto, do Teatro Micaelense, entre outros, quando conheceu uma jovem inglesa de seu nome Catherine Prescott Hickling Ivens, filha do comerciante William Ivens e neta do famoso vice-cônsul dos Estados Unidos da América, em São Miguel e Santa Maria, Thomas Hickling.

Guilherme Ivens Ferraz, viveu rodeado de irmãos, primos e outros familiares, que seguiram a carreira das armas, quer no Exército, quer na Marinha, tendo sido todos eles oficiais ilustres e distintos. Irmão de três, o Severiano, Capitão de fragata, Artur, General do Exército, Ministro das Finanças e Chefe do Governo português entre 1929 e 1930 e Ricardo, General do



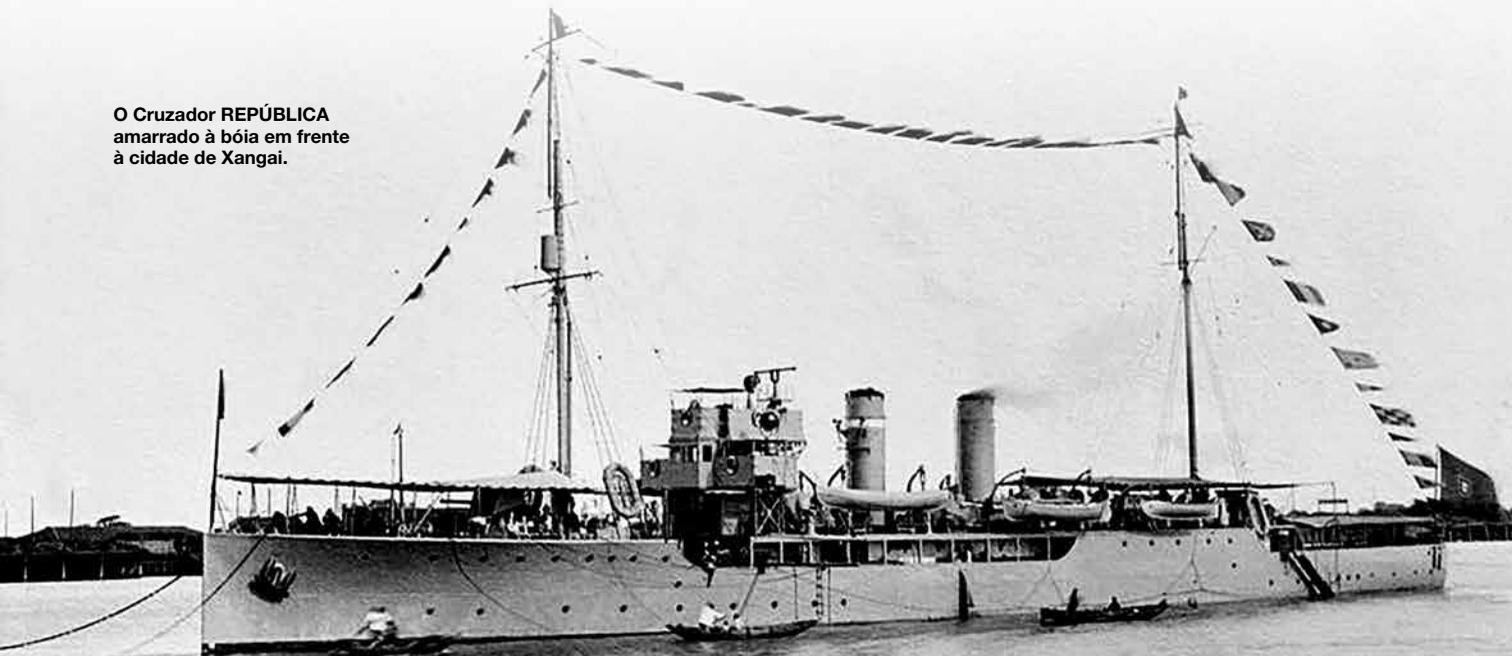
Exército, ainda os primos diretos, Roberto Ivens, explorador africano e Capitão-Tenente da Marinha Real Portuguesa e Duarte Ivens, General do Exército, seu sobrinho Luís da Costa Ivens Ferraz, Coronel de Cavalaria e cavaleiro olímpico, ainda Roberto Ivens Ferraz de Carvalho, Vice-Almirante e seu primo, Comandante Boaventura Mendes de Almeida, seu

cunhado, o seu neto Comandante Carlos Guilherme Ivens Ferraz Wandschneider de Mesquita, etc...etc... não faltaram camaradas de armas ao seu redor, durante e depois da sua vida.

O bisavô era casado com Laura de Sacadura Freire Corte Real Mendes de Almeida, irmã de Boaventura e prima direita do célebre Artur de Sacadura Cabral, Capitão de Fragata e Aviador Naval. Casou em 7 de janeiro de 1901, na Igreja de São Sebastião da Pedreira, em Lisboa, e teve cinco filhos, um rapaz e quatro raparigas.

Guilherme Ivens Ferraz foi aluno do Real Colégio Militar, ingressou na Escola Politécnica, sendo admitido posteriormente na Escola Naval, a 15 de outubro de 1883, tendo partido cedo para a África Oriental. Ali começou a sua carreira com o apresamento de pangaios negreiros e na ocupação de Tungue, no levantamento e balizagem que fez do canal de entrada dos rios Pungué e Buzi e no estudo do curso do rio Chinde até ao Zambeze. Em 1892, como 2º Tenente da Armada, é nomeado Governador da Companhia de Pesca das Pérolas de Bazaruto, com a incumbência de proceder ao reconhecimento hidrográfico do arquipélago e ao estudo dos seus afamados bancos madreporícos.

O Cruzador REPÚBLICA amarrado à bóia em frente à cidade de Xangai.



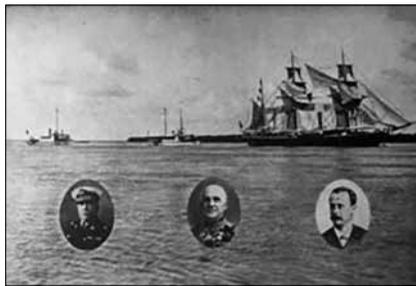
Durante as campanhas de Lourenço Marques, o comando da canhoneira SA-BRE, em 1894 e 1895, pôs em evidência as suas capacidades, e a sua coragem espantou os mais valentes marinheiros pelas viagens que empreendeu. As condecorações pelos seus atos heroicos começaram a surgir.

De seguida, em 1895, é nomeado secretário do Conselheiro António Enes, Comissário Régio na província de Moçambique. Também foi Capitão dos Portos de Lourenço Marques, promovendo inúmeros melhoramentos, tendo ainda passado pela Presidência da Câmara desta cidade, agora nomeado por Mouzinho de Albuquerque, que muito o admirava.

Fez parte ainda, como Comissário do Governo português, do grupo de oficiais que delimitaram fronteiras na África Central, entre maio de 1899 e o fim de janeiro de 1900, sendo eles os seus camaradas de armas e amigos, Manuel Ferrão de Castelo Branco, 9º conde da Ponte e Freitas Branco, e dois oficiais ingleses, Thomas Binnie e James Cunningham. Fez inúmeros trabalhos hidrográficos na costa de Moçambique.

Tantos cargos e desempenhos importantes, ao longo da sua carreira de quase 50 anos, que levariam aqui muito tempo e muitas páginas, como dizia o Almirante Vicente de Almeida d'Eça ... *constituiria um volume de vastas dimensões se me aventurasse a contar com pormenores a vida do ilustre oficial de marinha Ivens Ferraz*. Afonso de Dornellas, por sua vez escrevia ... *a enorme biografia do Almirante Guilherme Ivens Ferraz daria volumes do maior interesse, não só descrevendo episódios brilhantes da sua vida de patriota, mas ainda relatando as consequências do mais alto valor provenientes da sua energia, saber e inteligência*.

Promovido por distinção ao posto de Contra-Almirante, em setembro de 1927, durante o final da sua estada em Macau, no comando do Cruzador N.R.P. REPÚBLICA, entre 1925 e 1927, pelos elevados serviços prestados como Comandante-em-Chefe das Forças Navais no Extremo Oriente, aquando da Guerra Civil na China e dos conflitos desta com as potências europeias. Esta epopeia foi muito bem descrita no livro que escreveu, intitulado "O Cruzador REPÚBLICA na China", reeditado em 2006, pela Academia de Marinha. Ali foi membro do Conselho de Almirantes reunidos em Xangai, representando as potências ocidentais que tinham meios navais na área, e chegou a comandar a Força Naval Internacional. Como dizia Maurício de Oliveira, no seu livro, "Os Cruzadores na Marinha Portuguesa"



... mas o pequeno REPÚBLICA correspondeu bem à honrosa missão de chefiar uma força naval internacional e, nos seus mastros, o distintivo de Comodoro Comandante-Chefe, foi sempre honrado no mais alto grau.

Contava o meu avô materno, Guilherme, seu filho, e está escrito num dos muitos livros e publicações que nos deixou, uma história muito curiosa, passada em Macau durante a sua estadia nessa província ultramarina, e que foi resumidamente o seguinte:

O então Comodoro Ivens Ferraz, foi convidado por um chefe de "piratas" que proliferavam na zona, para almoçar a bordo do seu barco. Não podia fugir ao convite e partiu. Almoçou a bordo, e a tradição mandava dormir uma sesta de seguida, a que o meu bisavô acedeu. Estava ele a dormir, sempre vigilante, notou pelo can-

to do olho que um dos homens da guarda do dito barco se aproximava dele, muito devagar e silencioso. Pôs a mão no seu revólver à cintura e aguardou. Para seu espanto, o homem apenas lá foi para lhe subir o cobertor e tapá-lo melhor, a fim de que ficasse mais confortável. Outra história que o avô contava, foi uma vez, num dos seus navios lanchas-canhoneiras, o ajudante de cozinha, um negro bem gordo, quando o bisavô entrou na cozinha ele estava a enrolar os croquetes na farinha que tinha na sua grande barriga. E parece que os croquetes eram deliciosos ...

Enfim, uma vida cheia de peripécias e acontecimentos que ficaram na memória de muitos marinheiros por esse mundo fora e que só enaltecem os feitos dos portugueses que merecem ser lembrados. Era uma pessoa de alto nível intelectual e extremamente humano e humilde. Numas das suas participações, para assistir à conferência de São Petersburgo, em 1912, como Delegado do Governo Português no Congresso de Navegação, ele e a minha bisavó, fizeram furor na noite de gala e foram considerados o casal mais elegante e "bonito" entre os presentes, dos quais se destacava, obviamente, o Czar da Rússia, Nicolau II e a Czarina Alexandra Feodorovna.

Dizia o antigo Governador de Macau, Tamagnini Barbosa, sobre o Almirante,



em Macau ... o zelo de um excelente diplomata, prendendo pela gentileza do seu trato e pela finura do seu espírito, na profícua tarefa do engrandecimento da Pátria.

O Vice-Almirante Ivens Ferraz ocupou muitos cargos, como já referi, e dentro deles menciono aqui os de Presidente da Comissão de Transporte de Tropas para França, na I Grande Guerra, o que lhe valeu mais tarde ser condecorado com o grau de Grande Oficial da Legião de Honra de França e de Companheiro (*Companion* – C.M.G.) da Ordem de St. Michaels and St. George, pelo Governo Inglês. Foi também Presidente do Tribunal Militar em 1922, Comandante da Escola Naval, Superintendente dos Serviços da Armada, Comandante das Forças Navais do Tejo e Chefe do Estado Maior Naval. Passou à reserva em 1931, com o posto de Vice-Almirante.

Deputado às Cortes, Presidente da Liga Naval Portuguesa, Vice-Presidente da Associação Industrial Portuguesa, Presidente do Instituto de Socorros a Náufragos, Diretor da Companhia de Moçambique, Presidente da Sociedade Portuguesa de Construção e Obras Marítimas, Presidente do Conselho de Administração da Companhia Portuguesa de

Pescas, Presidente do Conselho Geral do Grémio dos Armadores de Pesca de Arasto, entre outras funções e atividades. Vice-presidente da Cruz Vermelha Portuguesa desde 1930, assumiu a presidência em 20 de novembro de 1942 e o seu mandato durou 6 anos, tendo terminado em 15 de outubro de 1948. Nesta ocasião e durante a II Grande Guerra desenvolveu uma notável obra humanitária.

Um dos mais distintos oficiais de marinha dos últimos tempos e grande colonialista e publicista, como escrevia o meu parente e ilustre genealogista, Coronel Armando de Sacadura Falcão.

Escreveu, além de muitas publicações e artigos, Manuais de Navegação, de Pilotagem e de Álgebra Elementar.

Possuidor das mais altas condecorações nacionais e estrangeiras, desde Oficial da Ordem da Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito (1894), foi Ajudante de Campo de El-Rei o Senhor Dom Manuel II e deixou uma marca na sociedade civil e militar, com a sua presença destemida, mas afetuosa, generosa e altruísta, suficiente para granjear o respeito e admiração de todos. Fez bem jus ao lema que encima o brasão de armas dos Ivens *Spes Alit Audaces* – “a esperança

fortalece os destemidos” – como tão bem o soube utilizar, o seu primo Roberto.

Durante a sua tão agitada e patriótica vida militar, além do comando dos navios que já referi, comandou também os vapores AUXILIAR e BÚFALO, o rebocador de alto mar BÉRRIO, a canhoneira BENGO e a canhoneira-torpedeiro TEJO.

Em novembro de 1910 foi chamado a prestar declarações em “Conselho de Guerra”, devido à sua lealdade para com a Monarquia, mas nada constou em seu desabono, mantendo o seu profissionalismo e dedicação até ao fim da sua vida, que veio a acontecer aos 91 anos de idade, em 26 de dezembro de 1956, na sua casa da Estrada das Laranjeiras, em Lisboa.

Recordo bem o meu bisavô, na sua “Quinta do Almirante”, na Malveira, rodeado dos seus bisnetos, numa cadeira de lona, sentado debaixo de um dos muitos eucaliptos que por ali sombreavam o local.

* jmbm@netcabo.pt

OBSERVAÇÃO:
Muito se agradece ao Cte. Cervaens Rodrigues a cedência de uma excelente foto do Cruzador REPÚBLICA.

Fazemos a diferença, valorizamos o seu negócio.

- > PORTO DESCONGESTIONADO
- > DISPONIBILIDADE DE ESPAÇO
- > SERVIÇO MULTIMODAL PORTA-A-PORTA

Porto de Aveiro
www.portodeaveiro.pt

in

Uma batalha naval desconhecida

por Jorge de Oliveira Monteiro*



O COVID 19 — moléstia atribuível, consoante os diversos entendimentos à incúria ou à perfídia de alguém, a um lapso da ciência ou, ainda, a qualquer desígnio divino — está a ter, pelo menos, um efeito colateral que podemos considerar positivo. Estes dias de detenção, de confinamento, em regime parcialmente aberto, têm proporcionado dedicarmo-nos a coisas que o lufa-lufa da vida fulgurante, por uma razão ou outra, não tinha permitido.

A semana passada tive a oportunidade de dar uma vista de olhos pelos recantos do espaço a que, pomposamente, costume chamar biblioteca — mais um paiol caseiro onde se amontoam livros, revistas, papéis, *souvenirs* (agora mais *gifts*...) e tralhas diversas que aguardam sentença, quanto ao seu destino. Algumas, há vários anos. Porém, beneficiando das atuais circunstâncias confinantes, ganharam prioridade e atenção não previstas.

Os livros e revistas ainda tinham tido visitas regulares, agora o monte de papéis: folhas, recortes e fotocópias, estavam pendentes, de um eventual *despacho* para a “6ª repartição” — na versão para reciclagem: o contentor azul.

A febre de tirar fotocópias a tudo e mais

alguma coisa - casos houve às coisas mais incríveis, inclusive íntimas... - passou, em força, aí por voltas da década de noventa do século passado, antecipando e no lugar hoje preenchido pelas fotos e registos que os *smartphones* proporcionam.

Muita da papelada tinha sido guardada por mim com aquela ideia peregrina de as ler logo que tivesse necessidade ou oportunidade. Algumas foram-me oferecidas ou cedidas por pessoas conhecedoras dos meus interesses, pelo que estas, no mínimo, tinha-as lido, para poder falar dos assuntos com quem me as tinha dado.

Ao folhear um maço (de facto, mais um feixe ...) de fotocópias, saltou-me à vista uma passagem ... *Filipe II de Castela, tendo tomado possessão de Portugal em 1581* — Bem, isto deve ter algum interesse, pois a data e a circunstância de algum modo têm, pois foi no início daquele ano que se iniciaram as Cortes de Tomar.

Aonde é que isto pertence? — Uma vez que eram só três folhas agrafadas, revolvi o conjunto, mas não tinham ligação à restante papelada.

Noutra folha encontrei ... *o rei tinha elevado algumas famílias a posições de poder de modo a fortalecer a sua posição, entre*

elas estava a Casa de Vila Franca. Como nunca tinha ouvido falar desta família, tentei ver o que constava num pequeno *Tratado de Armaria* que lá tinha, mas não constava referência alguma a tal casa nobre. Telefonei a um amigo que, por ser de “sangue azul” e interessado nestas matérias deveria poder informar-me sobre alguma coisa. Fiquei, então, a saber que se tratava de uma família espanhola, mais propriamente, originária da Catalunha com propriedades em Maiorca e que fora, de facto, privilegiada na época filipina.

Mais adiante li numa das folhas ... *os portugueses, temendo retaliações pelo seu ataque indevido, dirigiram-se para o alto mar.* Após uma breve descrição de um périplo costeiro, que envolvera um naufrágio, o narrador prossegue ... *quando chegámos a Leiria uma matrona que ia a bordo, que estava muito ansiosa por cuidar de mim andou de porta em porta a recomendar a minha adoção.* Um as linhas a seguir continuava ... *entretanto o Comandante português, satisfeito por se ver livre de nós, largou as amarras sem nos dizer nada.* E, como o parágrafo acabava aqui, deduzi: numa sequência natural ter-se-á feito ao mar.

Continuei a leitura a ver o que aquilo dava. O último parágrafo, a meio da folha em que acabava o primeiro capítulo (na parte de baixo estava o início do capítulo dois), rezava como segue ... e assim foi que a partida do Conde a 15 de maio de 1623 era do conhecimento comum e dois barcos dos Braganças foram mandados para o raptar. Atacaram as duas embarcações de escolta ao largo de Tomar; mas foram repelidas vigorosamente e feitas em pedaços para glória do Conde. Eu seguia atrás com o grupo de terra e nada sabia destes acontecimentos [...]. Os outros incapazes de se defenderem, fugiram, e estas bestas desumanas, como lobos esfaimados por carne, arrastaram-me bruscamente para o seu barco e fizeram-se ao mar.

Dei mais umas voltas às fotocópias, mas não tinham nenhum indício do livro a que poderiam pertencer. Como no fim da última das três folhas começava o capítulo dois, intitulado *A Viagem de Sadeur para o reino do Congo*, tomei este título como uma pista possível, para tentar saber de onde tinham sido tiradas as fotocópias que referiam aquela batalha naval ... ao largo de Tomar.

Alusão que me pareceu insólita e até inverosímil. Só podia tratar-se de imaginação, ou melhor, ficção — género literário que atualmente domina os escaparates e faz produzir verdadeiros tijolos de papel, em grande parte inócuos. Aqui, e a propósito, atrevo-me a fazer um *copy-paste* do prólogo de *Ficções* de Jorge Luís Borges ... *desvario laborioso e empobrecedor é o de compor vastos livros; o de espalhar por quinhentas páginas uma ideia cuja perfeita exposição oral cabe em poucos minutos.*

Batalhas navais à vista de costa, em Tomar, que eu saiba, só as que se faziam quando a *malta* alugava os barcos de recreio, a remos (antes da *finura* dos a pedais, as "gaivotas"), no parque do Mouchão e, subindo o rio, já fora da vista do empregado da empresa que os alugava, fazíamos lutas entre barcos, algumas com abordagens

que provocavam danos nos "navios" e por vezes idas ... ao malagueiro.

Na tentativa de identificar o original das fotocópias, fui então procurar — investigar como é agora comum dizer-se — quem era "esse tal de Sadeur" que, a acreditar na indicação, até tinha ido ao reino do Congo! Provavelmente, a seguir à batalha de Tomar ou por voltas disso: meados ou finais do século XVII.

Bem, nesta busca, questionei o *Dr. Google*, mas, por este nome, não sabia quem tinha sido Sadeur! E o Sadeur do, ou no, reino do Congo? Também nada esclarecedor. Com uma finta, insisti: Viagens imaginárias século XVII Sadeur. Ah! O *Dr. Google* lá se lembrou. Apurei, assim, que se tratava de Nicolas Sadeur, protagonista de uma série de aventuras e desventuras, tanto pelas partes conhecidas do mundo, no século XVII, como, e principalmente, pelas desconhecidas, descritas em estilo autobiográfico por Gabriel de Foigny — um frade franciscano suíço, nascido por voltas de 1630. O périplo que, na sequência de um naufrágio, trouxe a personagem Sadeur a Portugal, faz parte da obra principal de Gabriel de Foigny *Terra Austral Conhecida*. Esta obra é constituída por um relato de viagens fantásticas a terras imaginárias, na altura utopicamente localizadas na parte, então, ainda não conhecida do mundo: o suposto continente austral, envolvente do Pólo Sul e que compreenderia a atual Austrália.

Ao misturar o irreal com o real, e pelo desconhecimento geográfico que havia na época sobre esta parte da terra, criou um efeito de verossimilhança que levou a que muitos acreditassem e tivessem tomado a epopeia como verdadeira.

No intuito de dar destino às fotocópias, como contributo para reduzir o monte de papel, tentei ir mais além e saber de onde tinham sido tiradas, pois o tema parecia interessante para uma deambulação durante estes dias de encarceramento.

Foi pelo título que o frade Foigny deu às

suas lucubrações e devaneios em que, a ver pela vida pessoal real, era useiro — terá abandonado o hábito para se amancebar com uma viúva de má fama; e já calvinista foi sentenciado por ter engravidado a criada — que cheguei ao livro em que *Terra Austral Conhecida* é abordada e de onde foram tiradas as fotocópias. Trata-se da antologia *Mapa-Múndi*, seleccionada e organizada por Clara Pinto Correia, que aborda quatro livros escritos nos séculos XIV, XVI¹, XVII e XVIII, nos quais nos são descritas viagens que nunca existiram e onde apenas o motivo ou algumas partes terão sido verdadeiras. Um estilo de escrita que hoje consideramos ficção científica ou literatura do fantástico.

Portanto e "face ao que antecede" (do jargão burocrático), esta batalha naval apenas existiu na imaginação do frade Foigny. Idêntica origem imaginária se aplica à figura que ilustra este texto: uma genuína *fake foto*, produto do artesanato virtual caseiro — negócio atualmente em franco desenvolvimento.

Porém, um mérito teremos de reconhecer a Gabriel de Foigny: não havendo notícia de que alguma vez tivesse visitado Portugal, estava bem informado sobre a geografia do país, pois sabia da existência e da localização de Tomar, ao situar a cidade para o interior a norte de Lisboa, nas proximidades de Leiria e no itinerário para Coimbra, como se retira do que escreveu na obra porque ficou mais conhecido.

Quanto a um mar navegável por estas paragens, talvez nos tempos bíblicos ou lá para os primórdios do quaternário ...

* jorgemonty@gmail.com

NOTA:

(1) *O Livro do Infante Dom Pedro, de Gómez de Santisteban, foi a obra ficcional seleccionada alusiva a este século. Conhecido como o "Infante das Sete Partidas", era o segundo da Inclita Geração, morreu em 1449 na batalha de Alfarrobeira. Terá feito, de facto, uma viagem invulgar para a época.*



Economia Azul do Mar

Conhecer

Formar

Projectar, o "safety" ou o "security", para o Século XXI.

conforaulusa
consultoria, formação e projetos

Prça João de Deus, nº 90 2750-227 Cascais
Tlm: +351 968 497 510 / +351 917 872 897

Email: conforaulusa@sapo.pt

Duas ceias de Natal

por Artur Manuel Pires*

A ceia de Natal e uma depressão, aproximavam-se quase à mesma velocidade do convés do SARTORIUS.

Disse o meu avô.

Fomos introduzindo cada um na boca, garfadas de lascas tenras e sobrepostas de bacalhau, acompanhadas de batatas quase redondas, de feijão verde longo e carnudo, com cenouras francamente doces, cebola separada em abobadas perfeitas e esferas de grão macio, e um ovo, tudo cozido, e mastigávamos em silêncio, até ser altura de uma golada de um vinho tinto de Tormes, e, ainda melhor, ele prosseguir com a *estória*.

“Tinha-se formado na bordadura do Indústão, típica da diferença de temperaturas que se fazem sentir de um e do outro lado do sub-contidente indiano”, continuou, “e vinha por aí fora, a encher-se, a avolumar, e pronta a cair em cima de nós, quando o dia estivesse a acabar.”

O meu avô e eu, fazíamos aquela ceia de Natal, há vários anos, e muito sinceramente, o melhor presente que esperávamos daquela noite mágica, era que tudo aquilo se repetisse para o próximo ano.

“Reuni no meu camarote, o Chefe de Máquinas e o Imediato”, molhou um pouco de broa no azeite dourado, e meteu-a na boca prazerosamente, “porque era necessário decidir se assim, havia ou não, ceia de Natal.”

Por uma nesga da janela da sala, conseguia ver-se um pedaço da baía de Cascais, e um bom troço do firmamento, pejado de estrelas.

“O Chefe, era um excelente maquinista, e não suportava o silêncio. Dizia-se que em terra, nos seus curtos períodos de descanso, tinha um papagaio que imitava à perfeição o barulho das máquinas.”

Continuámos a comer e a beber.

“Já o Imediato era um bom marinheiro, mas que tinha feito a carreira quase toda nos navios carvoeiros, nas grandes rotas oceânicas, mais próximas do outro lado da Lua do que de Terra, e por isso era dado a certas informalidades, já o tinha apanhado na ponte em pijama”.

Continuamos a comer, e depois ele retomou a conversa.

“Alguém, não me recordo quem, disse que se o assunto era esse, então propunha que se chamasse o cozinheiro para também se pronunciar. Mesmo que sem me conseguir lembrar de quem é que dis-



se aquilo, ainda hoje me apetece torcer-lhe o pescoço, porque com o cozinheiro éramos quatro, e eu não queria empates na decisão, sabendo que esta seria sempre minha. Não houve outra alternativa se não mandar chamar o pianista. O qual permanentemente em altíssimos devaneios, onde compunha uma sinfonia a quatro mãos e três pés, e que nós desalmadamente dizíamos que era ideal para o John Silver, ainda perguntou se era para levar o piano.”

Rimo-nos os dois, até ele ficar sério, e fingir que olhava a paisagem.

“Sabes, penso que a humanidade nunca mais se recompôs depois de Pôncio Pilatos ter tomado aquela decisão sozinho.”

Disse e ficou mesmo sério, a olhar lá para fora.

O jantar tinha começado com meia papaia para cada um, regada com limão, acompanhada de um Madeira sequíssimo. Tinha-se seguido um caldo verde enriquecido com paio e azeitonas, e depois o bacalhau cozido. Daqui a pouco ia seguir-se maçã assada, pão de passas com queijo de Serpa, e depois café do vale do Paraíba, e um Porto, colheita de um bom ano.

“Seria preciso adotar determinadas medidas de segurança contra a tempestade, mas acabou mesmo por ser o cozinheiro a decidir tudo, quando leu a ementa.”

Ao lado do prato de cada um de nós estava a prenda que íamos trocar. Um livro, que era aquilo de que mais gostávamos.

“Uma abertura de absinto gelado a neve dos Cárpatos, lagosta do Maine suada em champanhe Pol Roger, linguado de Sesimbra com puré de cerejas, vitela argentina acompanhada de arroz de romã, gelado de abrunhos embebido em calda de açúcar de Cachemira, tudo regado a Reno

frio e *Château Mouton* Rothschild de 36, conhaque velho e café do vale do Paraíba.”

Levámos as prendas, as bebidas, e uma terrina com docinhos Algarvios de amêndoa para dois cadeirões que dominavam a sala, e abrimos as prendas. O meu avô tinha-me dado um livro belissimamente encadernado, sobre uma excentricidade astronómica detetada sob os céus da Huíla, por um tal H.C.P.R. Maldonado Vaz, Capitão de Fragata, Chefe da Missão Cartográfica ao Planalto de Angola, em 1921. E eu, “Relato de um certo Oriente”, de Milton Hatoum.

E depois preparámo-nos para o melhor. Dois charutos Churchill da Romeu & Julieta, e naturalmente, o final da *estória*. Quando apanhámos os charutos a fumar decentemente, eu ajudei, e fiz a pergunta.

“Claro que se realizou. E foi um sucesso.”

Respondeu ele. Levou a mão ao bolso interior do casaco, e tirou de lá uma fotografia que devia lá estar desde a altura em que tinha escolhido aquela *estória* para a ceia deste ano, e passou-ma.

Numa bela reprodução a preto e branco, via-se distintamente o meu avô, que já naquela altura era um homem bonito, a presidir a uma mesa com a sua farda de gala, com os galões de Comandante, rodeado de comensais, mais do que contentes, quase eufóricos. As senhoras com mangas reduzidas e decotes amplos, para deixarem mais espaço para a joalheria, e os cavalheiros de *dinner jacket*, e todos, todos, com um belíssimo colete de salvação entalado no pescoço, onde se podia ler claramente a palavra SARTORIUS.

* arturp@sapo.pt



Máxima qualidade e proteção para o motor da sua embarcação



REPSOL

Inventemos o futuro

Novo combustível Repsol MarPro e+, uma formulação exclusiva, desenvolvida no Repsol Technology Lab.

- **Previne o envelhecimento** do gasóleo
- **Mantém limpo** o sistema de alimentação e injetores
- Contém **um marcador exclusivo** que permite um rigoroso controlo de qualidade
- **Protege o gasóleo** quando em contacto com a água



Gasóleo para Profissionais



Saiba mais em
repsol.pt



Paquete FUNCHAL (1961)

por Luís Miguel Correia*

Dos 25 navios de passageiros construídos para Portugal após 1945, com a política de *Regresso ao Mar*, o paquete FUNCHAL de 1961 foi o grande sobrevivente, vencendo todos os desafios do tempo, comemorando-se agora os 60 anos da sua entrega à Empresa Insulana, ocorrida em outubro de 1961.

É impossível comprimir a história do FUNCHAL nos 7.500 caracteres deste texto, pelo que aqui ficam os acontecimentos principais e algumas palavras a registar a importância histórica deste belo paquete, concebido pa-

ra a carreira das Ilhas, mas desenhado já a pensar num futuro de cruzeiros, o que aconteceu a partir de 1973, com muito sucesso.

A vida ativa do FUNCHAL decorreu com Portugal a voltar as costas à Marinha Mercante e ao Mar, o que destaca ainda mais as qualidades do navio e das entidades que tão bem promoveram e operaram este paquete único: o armador Vasco Bensaúde, o arquiteto naval Rogério d'Oliveira, o Eng. Gonçalves Viana, os armadores George Potamianos e Rui Alegre e o investidor norte-americano Brock Pierce,

cujos milhões estão a prolongar a vida do FUNCHAL, numa nova fase, sempre com o nome original e a ligação a Portugal. Uma palavra ainda para o primeiro comandante do FUNCHAL, Capitão Manuel Bio, em representação das centenas de tripulantes portugueses e internacionais que em 60 anos tanta fama deram a este navio.

* **Historiador Naval e Fotógrafo**
Diretor da EIN-Náutica
Apartado nº 3115 1302-902 LISBOA
m.s.funchal@gmail.com
<http://lmcshipsandthesea.blogspot.com>

N/T FUNCHAL 1961-2021

Características técnicas: Navio de passageiros a turbinas a vapor, construído de aço, em 1960-1961. N.º Lloyd's: 5124162. N.º oficial: H 479; indicativo de chamada: CSBM. Porto de registo: Lisboa (registado na Capitania do Porto de Lisboa a 2-11-1961, livro 18, folha 32). Arqueação bruta: 10.031 tons; Arqueação líquida: 5.339 tons. Porte bruto: 2.750 tons. Deslocamento leve / máximo: 5.895 / 8.870 tons. Capacidade de carga: 3 porões para 2.792 m³ de carga geral e 691 m³ de carga frigorífica. Comprimento ff.: 152,65 m; Comprimento pp.: 138,50 m; Boca: 19,08 m; Pontal: 11,60 m; Calado: 6,53 m. Máquinas: 2 grupos de turbinas a vapor Parsons, com 13.800 shp a 158 rpm, 2 hélices de 4 pás. Velocidade: 21 nós. Passageiros:

500 (80 – 1.ª., 156 em turística A, 164 em turística B, 100 sem acomodação) Tripulantes: 178. Custo: DKK 46.454.194kr, cerca de ESC 201 046 000\$00.

História: O FUNCHAL foi construído por Helsingor Skibsvaerft og Maskinbyggeri A/S (Elsinore *Shipbuilding & Engineering Co. Ltd.*), em Helsingor, Dinamarca, (construção n.º 353), para a Empresa Insulana de Navegação, autorizada para tal pelo Governo Português (Despacho n.º 65 de 10-07-1959, do Ministro da Marinha, Almirante Fernando Quintanilha). O contrato com o estaleiro foi assinado a 12-08-1959. A 4-07-1960 procedeu-se ao assentamento da quilha. O lançamento ao mar ocorreu a 10-02-1961, sendo madrinha D.ª Beatriz Bensaúde. O FUNCHAL efetuou as provas

de mar de 7 a 12-10-1961 e foi entregue ao armador a 12-10, largando a 15-10 de Elsinore para Lisboa, onde entrou pela primeira vez a 19-10 sob o comando do Capitão da M. M. Manuel António Bio. A 20-10, foi visitado pelo Ministro da Marinha. A 31-10 recebeu a visita do Presidente Américo Thomaz. Tonelagens alteradas em Lisboa em 10-1961 após arqueação feita ... segundo a 1.ª regra do processo *Moorsom*: Arqueação bruta: 9.824 tons; Arqueação líquida: 5.972 tons. Porte bruto: 2.975 tons. O FUNCHAL saiu de Lisboa em viagem inaugural à Madeira e aos Açores a 4-11-1961, para o Funchal, Ponta Delgada, Horta, Angra do Heroísmo, Ponta Delgada, e Funchal, substituindo o paquete LIMA. O FUNCHAL começou por fazer

uma viagem mensal à Madeira e Açores, intercalada por duas idas ao Funchal. A 11-01-1962 iniciou a primeira viagem regular à Madeira e Tenerife. O primeiro cruzeiro do FUNCHAL foi a viagem de Fim de Ano, de 29-12-1962 a 2-01-1963, de Lisboa ao Funchal, programa que se repetiu nos fins de ano de 1963, 1964, 1965, 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, 1974, 2013 e 2014. Em 07-1962, no decurso das viagens 28 e 29, o FUNCHAL transportou o Presidente da República de Lisboa (3-07) para Santa Maria e Ponta Delgada (5-07), e da Horta (15-07) para o Funchal (17-07). De 22-06 a 3-07-1966 o FUNCHAL efetuou um cruzeiro a Ponta Delgada e ao Funchal, fretado ao Automóvel Clube de Portugal. Durante a viagem registaram-se avarias nas caldeiras que levaram à imobilização do FUNCHAL em Lisboa, de 3-07-1966 até 7-04-1967. Primeiro cruzeiro ao Mediterrâneo, de 8 a 18-08-1967 (Lisboa, Nápoles, Génova, Cannes, Palma de Maiorca, Gibraltar, Lisboa), seguido de um cruzeiro Lisboa, Tenerife, Funchal, Lisboa, de 18 a 23-08-1967. De 28-01 a 21-02-1968 o FUNCHAL foi fretado à Sociedade Geral para uma viagem especial a Cabo Verde e Guiné com o Presidente da República. De 31-10 a 3-11-1968, primeiro minicru-

zeiro do FUNCHAL de Lisboa a Gibraltar e Cádiz. Viagens Southampton – Lisboa – Funchal - Las Palmas-Tenerife iniciadas a 7-10-1969, numa série programada para se realizar até 03-1970, mas suspensa a 10-11-1969 por dificuldades criadas pelas autoridades inglesas, ao reterem o dinheiro das passagens, em libras, e falta de capacidade de tesouraria da Insulana face à situação. De 12 a 14-11-1971 o FUNCHAL serviu de hotel flutuante na Praia da Vitória, em apoio da cimeira dos presidentes Nixon e Pompidou na Terceira. De 23-01 a 10-04-1972 o FUNCHAL permaneceu em Lisboa em preparação para a viagem presidencial ao Brasil, transportando os restos mortais de D. Pedro IV, por ocasião dos 150 anos da independência do Brasil, de 10-04 a 10-05-1972. De 19-06 a 6-07-1972 o FUNCHAL fez um grande cruzeiro ao Mediterrâneo, fretado à Agência Europeia. Novas avarias nas caldeiras obrigaram à imobilização do FUNCHAL em Lisboa a 24-08-1972, e à substituição das turbinas por 2 motores Diesel Werkspoor, modelo 9TMS410, com 2 x 5.000 bhp de potência, velocidade de 18 nós. Remotorização e adaptação para cruzeiros em classe única (402 passageiros), feita em Amsterdão, de 16-11-1972 a 16-06-

1973, pelo estaleiro NDSM. Custo: 100 mil contos. A 16-06-1973, primeiro cruzeiro internacional com saída de Zeebrugge e Dover. A 11-12-1973 saída de Lisboa para o Brasil, onde fez cruzeiros fretado à Agência Abreu. Propriedade transferida a 4-02-1974 para a CTM-Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos. De 18-09-1974 a 19-10-1975 o FUNCHAL voltou a fazer a carreira das Ilhas por decisão governamental. A 10-05-1976, primeiro fretamento a G. P. Potamianos, para cruzeiros na Escandinávia. A 19-08-1985 o FUNCHAL foi vendido à firma Great Warwick Inc., (George Potamianos), iniciando os cruzeiros internacionais a 13-12-1985 sob gestão da Arcália Shipping / Classic International Cruises, com a qual operou até 09-2010. Adquirido pela Portuscale Cruises em 2013, remodelado na Navalrocha, para cruzeiros internacionais em que operou de 08-2013 a 2-01-2015. Vendido para a Signature Living Cruises, Liverpool e entregue em Lisboa em 10-2019. Continuou em Lisboa imobilizado. Comprado a 30-01-2021 por interesses dos EUA para transformação em hotel flutuante, cujos trabalhos decorrem no estaleiro Navalrocha, com o objetivo de manter o navio no Tejo.

BENSAUDE MARÍTIMA
www.bensaudemaritima.pt

Mutualista Açoreana
de Transportes Marítimos, s.l.

Armador
Navios
Contentores

BENTRANS
CARGA E TRANSITÁRIOS

Transitário
Armazéns
Parques
Rodovia

Bensaude
Agentes de Navegação, Lda.

Agente
Agenciamento
Booking

ROTA PICO
LOGÍSTICA DE TRANSPORTE, LDA.

Transportadora
Rodovia

CLIP
Logística
Recepção
Enchimento
Distribuição



Nova crise no transporte marítimo

por António Balcão Reis*

Crisis no transporte marítimo são quase uma constante, pelo que não se justificaria dedicar-lhes uma crónica. Terá a atual crise características diferentes e será possível identificar erros e alinhar alguns ensinamentos, como é de *bom conselho*, quando as crises nos batem à porta?

A primeira reação é culpar o COVID 19, que tem costas largas para tudo o que de mal nos vem acontecendo. Sem excluir o seu elevado nível de responsabilidade, o COVID será apenas um elo da importante cadeia de problemas que interligados estão provocando a crise. Efetivamente a declaração de pandemia provocou o encerramento parcial ou total de fábricas, com redução ou suspensão da produção, bloqueou o turismo e limitou a restauração, deixou os aviões em terra. O encerramento de portos fundamentais na China (Ningbo e Yantian), no Vietname, Índia e Bangladesh, provocou atrasos, congestionamentos e bloqueio de contentores, que de seguida por ausência de cargas ficaram vazios e indesejados para transporte, faltando onde havia cargas. As infraestruturas portuárias, não estavam preparadas para estas anormalidades de funcionamento e estão sobrecarregadas e desreguladas.

Os armadores, sem procura e com portos a fechar, na iminência de terem os seus navios a navegar vazios, foram cancelando serviços, com especial incidência nas rotas transpácificas China-EUA e Ásia-Norte da Europa, responsáveis no seu conjunto por cerca de 40% do comércio mundial com contentores.

A retoma dos serviços cancelados exige ponderação, requer estabilidade e previsibilidade, condições que falta preencher. A experiência vivida aconselha ajustamentos. Há que dar tempo ao tempo. Mas a consequência imediata é a falta de navios e de contentores e um claro aumento dos preços

EVOLUÇÃO DO CUSTO DOS FRETES

Conforme dados coligidos pela *Drewry Shipping*, empresa que monitoriza os preços do frete marítimo, e os publica no seu *Drewry World Container Index*, os maiores aumentos no custo de frete de um contentor ocorreu na rota marítima entre Xangai-Roterdão e

Xangai-Génova, onde o custo chegou a aumentar 6 vezes e meia (>650%), comparando os preços em 2021 com os homólogos de 2020.

Na América Latina, a situação varia de país para país, os preços têm grandes flutuações, assumindo valores substancialmente diferentes conforme se trata de uma pequena empresa com reduzido poder negocial ou de um gigante movimentando enormes volumes de carga.

No caso particular do Reino Unido, a crise global do transporte marítimo é agravada pelos efeitos do Brexit e pela escassez de camionistas.

Em síntese, o frete marítimo está cada vez mais caro, os prazos de entrega estão mais alargados e mais irregulares. Mesmo com



uma tendência de acalmia e até de redução dos preços, conforme se está a verificar (meados de outubro), o risco de roturas de abastecimento, de materiais e produtos, mantem-se presente. A nível nacional, à data em que escrevo este texto, há elevado risco de roturas de abastecimento, designadamente em cereais. A imprensa especializada antecipa um Natal de dificuldades com roturas e preços inflacionados assinalando os brinquedos entre os produtos em risco de entrega fora da data, uma data que não aceita negociação e adiamentos. Brinquedos com muitos “chips” e comandos diversos, *made in China*, ou suas vizinhanças, ficaram sujeitos à crise da produção oriental e à crise dos transportes. A maravilha da globalização, que o é efetivamente, tem estas desvantagens.

A elevada dependência da China e países vizinhos foi dolorosamente sentida pelo Ocidente durante a pandemia. Faltaram equipamentos essenciais, faltaram peças, faltaram “chips”, os prazos de entrega sofreram alargamentos inoportáveis e os fretes marítimos dispararam.

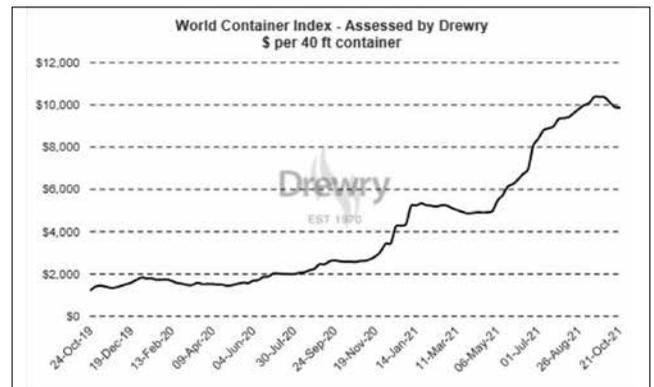
Fazer da China o centro industrial mundial, transferindo para lá inteiras cadeias de produção ou implantando-as de raiz, sem proteção de *know-how*, que a China soube proficientemente copiar e desenvolver, deve obrigar-nos a refletir sobre os riscos criados com um tal comportamento gerador de uma enorme dependência.

Produzir longe do consumidor não constituía um problema condicionante. Os transportes, e muito em particular o transporte marítimo, mercê dos avanços tecnológicos e da racionalização dos sistemas logísticos, conseguiram baixar de tal forma os custos e os preços que em muitos casos a parcela custo de transporte era negligenciável, permitindo fornecer o mercado com produtos oriundos de toda a parte, sem exclusão das mais longínquas origens. E também os tempos de viagem, enquadrados em planeamentos cuidadosamente geridos, eram aceitáveis e pontuais. E é assim que encontramos à venda em qualquer parte, toda a sorte de produtos, oriundos de todas as partidas do mundo.

O Ocidente já terá entendido a insensatez de entregar à China o importante papel de “fábrica do mundo”. O COVID alertou-nos para uma verdade bem conhecida. Há soluções que são ótimas quando tudo está sereno e controlado, mas que são fatais quando o sistema se desregula. Razões e imposições políticas, têm impulsionado um regresso ao Ocidente, num avisado consenso de produzir “mais perto de casa”, evitando “surpresas” naturais ou especulativamente exploradas.

PARA ALÉM DO COVID

Conforme *marketing communication* do Rabobank de setembro, a crise nos transportes e os dramáticos aumentos verificados nos fretes têm que ter associadas outras justificações, que sumariamente identifica.



Variação do frete do contentor de 40 pés. Fonte: Drewry Supply Chain Advisors .

O encalhe do porta-contentores EVER GIVEN de 20.000 TEU's no canal do Suez, a 23 de março, fechou a navegação no Canal durante 6 dias, impedindo a passagem a 370 navios, e a chegada atempada ao destino de uma infinidade de mercadorias; atrasos, congestionamentos, fretes a aumentar. Mais um alerta ao gigantismo que o Rabobank sintetiza como *too big to sail*, na linha do *to big to fail*.

A consolidação e concentração no transporte marítimo ... atingiu níveis que muito poucos outros setores económicos alcançaram, com 3 grupos (alianças 2M, THE, Ocean) a dominarem o mercado, controlando 80% da capacidade total. Esta situação de oligopólio permitiu, mesmo sem fixar preços, com base nas redes estabelecidas, ... fazer planeamentos conjuntos e partilhar o mercado, explorando em pleno as economias de escala, decisivas para tornar um negócio de capital-intensivo rentável e eficiente. Assim organizados foi possível aos transportadores impor preços, e obter lucros, a níveis históricos. Eles aí estão a impor os seus interesses, monopólios e oligopólios.

Desregulações do mercado foram também produzidas pelos auxílios concedidos por diversos governos, em particular nos EUA, para reduzir os efeitos da crise. Esses auxílios foram aplicados essencialmente no consumo, aumentando a procura de bens que a pandemia tinha tomado escassos. Infraestruturas não preparadas criaram o impasse logístico. Conserta-se por um lado e avaria-se por outro. Importante avaliar os riscos colaterais.

Que mais se poderá dizer? A crise será certamente vencida e o transporte marítimo continuará a ser a modalidade de transporte mais económica e limpa.

* C/ Alm. Eng. Const Naval, ref Membro da Secção de Transportes da SGL balcaoreis@gmail.com

Induma

máquinas industriais. Lda.

R. Guilomar Torresão nº44,
Pinhal de Frades
Seixal - PORTUGAL

t. +351 212 134 640
e. geral@induma.pt
www.induma.pt

MARCAS REPRESENTADAS

confiança gerando resultados

EM DESTAQUE: • MTU - Motores e geradores • SAUER - Compressores industriais • REINTJES - Caixas e sistemas de transmissão

Stock OFF! Artigos das nossas marcas a preço especial: consulte-nos!

Saúde Mental – Indispensável para a Segurança no Mar

por OTO*

Não será exagero afirmar que a pandemia que se abateu sobre o nosso mundo tem afectado notoriamente o transporte marítimo, nomeadamente com as dificuldades criadas às tripulações dos navios na sua mobilidade de embarque e desembarque resultando em situações anómalas de permanência a bordo e impedimentos nas suas rendições.

Como será evidente, tal situação não contribui em nada para a saúde mental dos marítimos, e daí que tenha eventualmente potenciado situações de redução de eficiência no seu desempenho. Mas se a pandemia veio trazer a questão ao conhecimento geral, através das inúmeras notícias publicadas, o certo é que já há muito que essa preocupação com a “saúde mental” era algo a ser considerado na avaliação do desempenho dos marítimos. E tal cada vez é mais patente, em função da evolução da constituição das tripulações e dos regimes de trabalho a bordo.

Sobre esta questão julgo ser adequado fazer eco de um texto publicado no âmbito da AFNI (*Analysis of Functional NeuroImages*), assinado pelo *Captain* Carl Grass, experiente inspetor marítimo, no qual, fruto da sua longa experiência de Mar, assinala a importância da boa saúde mental nos elementos das tripulações dos navios, tendo em conta o que constatou acerca do impacto negativo que a sua falta pode ocasionar a bordo. De referir que o trabalho de marítimo, de acordo com estatísticas de lesões fatais, é colocado em 3º lugar na lista de perigosidade, sendo os acidentes muitas vezes consequência de deficientes condições de saúde mental.

A investigação na área da neurociência aponta para que a saúde mental seja condicionada por seis factores, que a bordo, em muitos casos, apresentam nível abaixo do padrão exigível, e que se elencam.

O sono. O não cumprimento regular de um período de oito horas diárias de sono, num horário baseado no sistema circadiano, produz efeitos negativos no desempenho do ser humano, nomeadamente causando prejuízo na aprendizagem, na memória ou nas funções normais do corpo humano, conforme foi referido nesta crónica na **RM 1007**. Mas a bordo o descanso durante o sono é prejudicado pelo ruído decorrente do funcionamento normal do



navio ou ainda o permanente estado de vigilância que a todos é exigido para cheiros, ruídos, movimentos anormais ou disparo de alarmes. E naturalmente esse estado de vigilância ainda está mais presente quando de situações de mau tempo ou se conhecida importante avaria/limitação do navio.

O exercício físico. O exercício é indispensável para a manutenção da condição física do corpo humano e como tal deve ser praticado. Naturalmente que a bordo de um navio poderá não ser fácil encontrar as condições indispensáveis por falta de equipamento ou falta de espaço. Em muitos casos, não é permitida a permanência nos exteriores do navio por questões de segurança. E certamente teremos que acrescentar a dificuldade de encontrar vontade para exercício físico quando o regime de trabalho recomenda o descanso.

A actividade mental. Considerada fundamental para manter as funções cognitivas do ser humano assim como para evitar a deterioração da memória, não assume prioridade na rotina diária a bordo, não sendo possível promover ocupações que estimulem a actividade cerebral. Na maioria dos casos, nos períodos fora do serviço, os marítimos refugiam-se nas suas instalações para repouso ou para utilização dos serviços de comunicação via *internet*, sendo excepção, por exemplo, aprender uma nova língua ou a frequência de cursos *on line*.

Alta tensão emocional. Durante os pe-

ríodos de embarque, para o tripulante, os dias são todos iguais. Não há regresso a casa ao final do dia, não há fins de semana ou idas a terra, até porque as estadias nos portos são muito curtas. Ou seja, o tripulante é obrigado a viver longos períodos no mesmo ambiente fechado e com as mesmas pessoas, o que gera situações de *stress*.

Socialização. O ser humano foi concebido para viver em sociedade e em contacto permanente com outros. Interagir e estabelecer comunicação com outros será a sua postura normal sendo sentida a sua necessidade em nome do normal funcionamento do espírito e do corpo. Como é evidente, pelo tipo de vida atrás descrito, a bordo poderá ser difícil encontrar espaço para o relacionamento.

Dieta alimentar. Para o ser humano a correcta alimentação é meio caminho andado para uma vida saudável e um bom desempenho na sua actividade. Se a bordo de alguns navios, como sejam os navios de passageiros, será normal uma alimentação variada e bem confeccionada, haverá outros navios em que, para poupança no número de tripulantes, nem sequer cozinheiro existe e cabe a cada um tratar das suas refeições. Decorrem daí limitações e deficiências em manter, ao longo de períodos prolongados, uma alimentação com a adequada qualidade.

E se assim é, torna-se indiscutível a necessidade de que tais factores sejam

considerados por quem tem responsabilidades na gestão dos navios, no comando e na administração das empresas pelos armadores, de modo que possam ser encontradas soluções e sejam minorados os constrangimentos apontados, que a pandemia só veio trazer à luz do dia.

De certeza que não será só quem anda embarcado que é afectado pelos factores indicados, mas certamente será nos marítimos que eles se farão sentir com maior intensidade, levando-os a apresentarem, em muitos casos, altos níveis de *stress*, de depressão, e de ansiedade. Os marítimos, à semelhança do que se passa na maioria de outros sectores de actividade, constituem o mais importante elemento para a eficácia e eficiência da operação dos navios. Para que tal se verifique será necessário que estejam garantidas, para além das questões relativas à segurança ocupacional a bordo, também a sua saúde mental.

Há razões para que os problemas com a saúde mental se venham acentuando, resultado da evolução que o “negócio” do transporte marítimo tem tido, naturalmente, com o objectivo da sua rentabilidade. A questão muito frequentemente ouvida, e verificada, nomeadamente aquando das visitas de inspecção do *Port State Control*, relaciona-se com o não cumprimento dos

tempos de trabalho e de descanso dos marítimos a bordo. Mas também não será de admirar, tendo em conta a pressão dos armadores e a redução das tripulações, baseada no facto dos equipamentos existentes a bordo não requererem tantos operadores e a sua manutenção e reparação não exigirem técnicos a bordo. Redução de tripulações que é agravada pela sua constituição por elementos de várias nacionalidades, culturas e religiões. Igualmente será de relembrar como os tempos de escala nos portos, para descarga e/ou carga, são cada vez menores face aos equipamentos e tecnologia existente em terra. Daqui resulta que ao tempo de serviço a navegar muitas vezes se segue tempo de serviço em situação de escala, e inversamente, ficando os períodos de descanso francamente prejudicados. E assim, associando ao facto de serem longos os períodos de embarque que se traduzem em longos períodos fora de casa e porque o ambiente a bordo cada vez é de maior solidão, estão criadas as condições para o *stress*, o cansaço e a perda das aptidões e capacidades de desempenho das funções a bordo.

Nos tempos que correm acções mitigadoras dos factores em causa são mais do que urgentes, nomeadamente criando no-

vos mecanismos que promovam a saúde mental nos tripulantes sendo essencial que possam ser educados a fazer frente aos factores perturbadores; e os armadores devem criar as necessárias oportunidades. Mas igualmente se torna crucial o apoio em terra à saúde mental, nomeadamente através de conselheiros, psicólogos e psiquiatras e a sua ligação com os tripulantes a bordo. Este será o caminho possível para minimizar o isolamento e a depressão do tripulante ajudando-o a dar o seu melhor no trabalho a bordo, contribuindo assim para a segurança marítima.

Uma última palavra para as entidades reguladoras da actividade do transporte marítimo, para que assumam a sua quota parte de responsabilidade na matéria e não permitam que se caminhe na flexibilização exagerada do normativo respeitante à vida a bordo e à constituição das tripulações. Na realidade, muito embora se anuncie que dentre de poucos anos os navios serão autónomos, será bom que se vá cuidando, hoje em dia, dos marítimos e das condições do seu trabalho.

* orlandotemes@gmail.com

NOTA:
O autor não segue o novo A.O.

REBONAVE



Reboques e Assistência Naval, SA

DESDE 1989 A PRESTAR SERVIÇOS DE REBOQUE E ASSISTÊNCIA NAVAL

OPERAÇÕES PORTUÁRIAS NACIONAIS
OPERAÇÕES REBOQUE OCEÂNICO INTERNACIONAIS




Certificação ISO9001 – ISO14001 – OHSAS18000.
Qualidade / Ambiente / Segurança







Associação Portuguesa de
Tel. +351 210 730 000
Tel. +351 221 428 917 760

Follow us: www.rebonave.pt | REBONAVE Email: rebonave.sa@rebonave.pt

© Copyright, and all rights therein are maintained by
REBONAVE - Reboques e Assistência Naval, SA.

Alijamento – uma ponte entre os tempos

por Pedro Carvalho Esteves*

A CNUDM, instrumento fundamental da gestão dos espaços marítimos, vimos já, é tida como a “Constituição do Mar”. Assim a vemos, por ser, de facto, um instrumento normativo de superior importância e, mesmo sendo infraconstitucional, parece ter um contido suprallegal. Assim, dúvidas não temos que não se pode já estudar o Direito Marítimo sem ter a CNUDM à mão. E, com efeito, a CNUDM não serve para dela só tirar um bom argumento – ela é, em si, um bom argumento. Todavia, a ciência do Direito – sim, porque o Direito é uma ciência – enquanto ciência global e integradora de conceitos dos mais amplos ramos de Direito, busca o entendimento conceptual onde quer que tal conceito tenha sido desenvolvido, aproveitando-o em todas as situações que tal seja cabível. Não se trata, pois, de um aparente absurdo, mas de uma técnica de hermenêutica.

O Artigo 1º, nº 5 da CNUDM é um bom exemplo do que se acaba de dizer - *Alijamento* significa: i) qualquer lançamento deliberado no mar de detritos e outras matérias, a partir de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções; ii) qualquer afundamento deliberado no mar de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções; O termo alijamento não incluirá: i) o lançamento de detritos ou outras matérias resultantes ou derivadas da exploração normal de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções, bem como o seu equipamento, com exceção dos detritos ou de outras matérias transportados em embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções no mar ou para ele transferidos que sejam utilizadas para o lançamento destas matérias ou que provenham do tratamento desses detritos ou de matérias a bordo das referidas embarcações, aeronaves, plataformas ou construções; ii) o depósito de matérias para outros fins que não os do seu simples lançamento desde que tal depósito não seja contrário aos objetivos da presente convenção. Esta norma introdutória e que interpreta o termo ao longo da CNUDM coloca em *check* todo o entendimento que alguns séculos de história aportavam ao termo *alijamento*.

Sem correr muito, e bastando-me em dicionários *on-line*, pesquisado o termo no dicionário Priberam logo vemos que “a-li-jar” – do francês *alléger*, do latim *allevio*, -are, aligeirar, tornar leve - verbo in-



transitivo – [Marinha] Tirar ou deitar fora, para aliviar o navio (ex.: alijar carga), verbo transitivo - Tornar mais leve, removendo peso. = ALIVIAR. Para uma pesquisa mais exaustiva do termo, o recurso terá que ser ao Glossário Marítimo - Comercial – Sociedade de Geografia de Lisboa – Secção de Transportes – *ALIJAMENTO* (en: *JETTISON* / fr. *JET À LA MER*) – Ato de lançar ao mar mercadorias, mantimentos ou partes do próprio navio com o objetivo de aumentar o seu poder de flutuação, reduzindo o calado para suportar melhor o mau tempo, contrabalançar os efeitos de um rombo, facilitar um desenganche ou impedir a propagação de um incêndio. O Glossário ainda vai mais longe e distingue o “*Alijamento Irregular – alijamento* que é feito de imediato, logo que a sua necessidade se manifesta, sem a prévia deliberação baseada na audição dos principais da equipagem” e o “*Alijamento Regular – o que é feito não no momento em que acontece o sinistro, porém para prevenir o perigo iminente. É o alijamento que é feito depois da deliberação dos principais da equipagem e dos proprietários das cargas, se estiverem*

a bordo, definindo o que e de que modo “deve ser alijada””. Já o projecto Código Comercial Português – do ano de 1888 – fala também do *alijamento* de cargas. Mas, curiosamente, a tradição jurídico-maritimista portuguesa aborda o tema do *alijamento* como a CNUDM o faz. Estaremos, portanto, perante um novo conceito ou uma atualização do mesmo? Confesso não ser capaz de dar essa resposta! Mas, enquanto advogado, terei muita dificuldade em usar o conceito da CNUDM em Tribunal para defender uma ação indemnizatória por perda de cargas por *alijamento*. Aliás, terei mesmo muita dificuldade. Assim, não havendo qualquer similitude na definição do conceito, tentaremos perceber que pontes serão possíveis.

Encontramos no Artigo 194º da CNUDM o termo *Alijamento* no âmbito das “Medidas para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho”; no Artigo 210º, no âmbito da Poluição por *alijamento*; no Artigo 216º, quanto à execução nos ordenamentos jurídicos internos das regras referentes à redução e controlo da poluição por *alijamento*. Parece, pois, que para

a CNUDM, *alijamento* tem apenas consequências ambientais por poluir o mar, sem mais. Ora, não podemos discordar mais da minimalização do conceito quanto às consequências e à sua abertura conceptual quanto às origens. Diremos que, onde na CNUDM se fala de *Alijamento* sempre se deveria ter equacionado o termo “lançamento” ou “descarga” e já não simplesmente o conceito estabilizado. Depois, como a origem do *alijamento* é qualquer uma, desde que relacionado com detritos poluentes do mar – englobando-se, aqui, o afundamento de navios, aeronaves, plataformas ou outras construções – concluímos que se trata de todos e quaisquer lançamentos ao mar de quaisquer coisas que sejam suscetíveis de o poluir. Mas, a própria Convenção parece deixar de lado o *alijamento* de águas de lastro, estas bastante poluentes, e as águas de lavagem de tanques e porões, igualmente poluentes. É que, estas águas sujas estão descartadas da própria Convenção havendo, no entanto, um conjunto de normas internacionais, a título de exemplo a Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios – são — “Águas de lastro”, as águas com as suas matérias em suspensão embarcadas no navio para controlar o caimento, o adorno, o calado, a estabilidade ou os esforços estruturais do navio, e cuja

Convenção visa o objetivo de prevenir, minimizar e, em última instância, eliminar os riscos da introdução de organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos através do controlo e gestão das águas de lastro e sedimentos dos navios. Mas, correndo esta última convenção, não encontramos em lado algum o termo *Alijamento*.

Por último, temos a segurança da navegação. Um contentor alijado é um potencial “arrombador de cascos”. Um navio que se vê na iminência de alijar cargas, nos termos clássicos, é um potencial promotor de acidentes de navegação. Daí, o Código Comercial Português distinguir entre os danos causados à carga alijada e os danos decorrentes da carga alijada. Por um lado, a carga que se perde na tentativa de salvar o navio – o seu proprietário tem o efetivo direito de ser ressarcido. É evidente que a carga embarcada tem por objetivo chegar ao porto de destino sã e salva. Se por imponderados motivos, a carga lá não chega, estando segura sempre estará a coberto da apólice de seguro – e, aqui, o Art. 604º do Código Comercial é muito preciso – “São a carga do segurador, salvo estipulação contrária, todas as perdas e danos que aconteceram durante o tempo dos riscos aos objetos segurados por borrasca, naufrágio, variação, abalroação, mudança forçada de rota, de viagem ou de navio, por *alijamento*, incêndio, violên-

cia injusta, explosão, inundação, pilhagem, quarentena superveniente, e, em geral, por todas as demais fortunas de mar, salvo os casos em que por natureza da cousa, pela lei ou por cláusula expressa na apólice o segurador deixa de ser responsável.”. Também o Art. 646º do Código Comercial dispõe que “se depois de feita a repartição os objetos alijados forem recobrados pelos donos, estes reporão ao Capitão e aos interessados a contribuição recebida, deduzido o dano causado pelo *alijamento* e as despesas da recuperação, repartindo-se proporcionalmente entre os interessados que contribuíram a reposição recebida.” Neste último caso, os danos provocados noutras embarcações que, por motivos alheios, se vejam confrontados com danos nos seus cascos, motivados pelas cargas alijadas.

Concluimos, assim, que o Legislador da CNUDM não foi feliz na inserção do termo *Alijamento* e sua definição contrária à definição estabilizada pelo Direito Marítimo, e ficou aquém da realidade total, focando-se apenas na poluição e descartando todos os demais vetores do Mar, nomeadamente a segurança da navegação, até porque a Segurança da Navegação é um dos objetos da própria CNUDM.

* Advogado (Maritimista)
pedro.carvalho.esteves@pmce.pt

Porque apostamos na qualidade
e na formação das nossas tripulações,
os nossos navios são orgulhosos
embaixadores de Portugal
que navegam confiantes pelo
mundo, tal como os destemidos
navegadores de outrora.

 MYSTIC
CRUISES

www.mysticcruises.com



Princípios na seleção do seu equipamento de Mergulho

por Paulo Franco*

A seleção do equipamento de mergulho é sempre um passo fundamental para quem começa a atividade, que se mantém com a experiência e a procura de novos desafios, numa busca constante de aumentar o conforto, a segurança e o desempenho, procurando novas experiências e aventuras. Vamos tentar nesta crónica desenvolver um pouco a importância deste tema e definir alguns princípios fundamentais que qualquer equipamento de mergulho deve cumprir, de forma a alcançar os seus objetivos principais, que são garantir o conforto e segurança do seu utilizador antes, durante e após as imersões.

A nossa fisiologia não é a ideal para permanecer longos períodos debaixo de água. Não conseguimos retirar o oxigénio que necessitamos para os nossos processos metabólicos da água, não temos uma boa capacidade de retenção e controle da temperatura dentro de água, nem o nosso reflexo mamífero de imersão é tão desenvolvido e eficaz como o dos nossos congéneres mamíferos marinhos. No entanto, com a insatisfação permanente e a busca de novos desafios que caracterizam a espécie humana, e o engenho que nos é tão peculiar, desenvolvemos um conjunto de equipamentos com o objetivo de poder explorar o mundo submarino de forma mais prolongada e eficiente, mitigando as nossas limitações físicas, abrindo-nos desta forma as portas do magnífico mundo subaquático.



O mergulho com escafandro autónomo é uma atividade em que a utilização de equipamento de suporte é incontornável. A escolha de um equipamento adequado às necessidades do mergulhador e ao contexto do mergulho é fundamental para a sua segurança e conforto. (Fonte: Maria Póvoa Pinto – MyPhotoPrint)

Para quem começa a mergulhar a aquisição de equipamento acontece habitualmente durante ou numa fase subsequente à formação inicial de mergulho. Este racional, embora não seja o mais eficaz e adequado para tirar o melhor partido da

experiência, está normalmente associado à incerteza de quem inicia a atividade em relação à sua prática sistemática e aos custos associados.

É importante no entanto não perder a perceção que a necessidade de utilização de sistemas específicos para a atividade de mergulho, como para a maioria das atividades de aventura na natureza, é incontornável, sendo a utilização de equipamento adequado a cada praticante em função da sua constituição física, necessidades específicas, preferências e objetivos para a atividade, fundamental para tirar o máximo proveito dos momentos passados debaixo de água, garantindo usufruto, conforto, segurança e satisfação. Os equipamentos disponibilizados pela maioria dos centros e escolas de mergulho são pensados para satisfazer necessidades as mais genéricas possíveis, passando inevitavelmente pela personalização e adaptação dos equipamentos e pela escolha e aquisição de equipamento próprio.

O equipamento de mergulho deve obviamente ser o adequado às condições em que o seu utilizador pretende mergulhar e ao tipo de mergulho a efetuar. Do ponto de vista conceptual deve cumprir quatro princípios fundamentais: simplicidade, consistência, fiabilidade e redundância.

A simplicidade é um princípio basilar em qualquer sistema de mergulho. Nas atividades subaquáticas o princípio de “mais sim-



A Redundância dentro do Sistema Total de Mergulho é a garantia de segurança em caso de falha de algum dos componentes fundamentais, para o mergulhador ou dentro da equipa de mergulhadores. (Fonte: SSI – Scuba Schools International).

ples é o melhor” é incontornável. O aumento de complexidade de qualquer sistema traz, normalmente, aumento dos pontos de falha o que não é desejável quando estamos submersos. A simplicidade também está relacionada com a necessidade expectável de utilização em função do mergulho planeado, garantindo a segurança, conforto e facilidade de utilização, incluindo a resolução de eventuais situações de emergência, mas não aumentando a complexidade de forma que dificulte a gestão e torne a utilização demasiado complexa. Não passa exclusivamente pelo número, tipo e diversidade de equipamento transportado pelo mergulhador, mas pela sua distribuição e posicionamento, que devem garantir um acesso fácil e intuitivo, sendo este mais um ponto importante na necessidade de cada mergulhador ter o seu próprio equipamento, que conhece e adapta às suas necessidades.

A consistência é um requisito fundamental na escolha e configuração do seu equipamento. O Sistema Total de Mergulho deve ser construído considerando a experiência e desenvolvimento de perícias do mergulhador, crescendo e adaptando-se às suas necessidades e proficiência. Uma boa regra no que diz respeito à consistência do equipamento é, quando se faz uma mudança, fazê-la progressivamente, por exemplo, mudar um componente de cada vez de forma a permitir uma adaptação gradual à nova configuração.

Outro princípio incontornável é a fiabilidade. Os equipamentos de mergulho atuais de boa qualidade são peças bastante fiáveis e duradouras. Equipamentos de má qualidade, ou desadequados à função para que se pretendem, trazem riscos inaceitáveis para o mergulhador. É importante também não esquecer que, independentemente da qualidade dos equipamentos, uma manutenção preventiva e periódica, adequada, é fundamental para um funcionamento correto e seguro, garantindo a *performance* expectável. Especialmente numa fase inicial da prática da atividade, a procura de



A Simplicidade é um princípio fundamental para a seleção do sistema Total de Mergulho, devendo a escolha do equipamento ser a adequada à situação, ambiente, mergulhador e propósito do mergulho. (Fonte: Maria Póvoa Pinto – MyPhotoPrint)

aconselhamento profissional informado é importante para a escolha do equipamento mais adequado às necessidades de cada mergulhador.

A redundância de alguns componentes do Sistema Total de Mergulho é fundamental para a segurança de cada um dos mergulhadores e dos seus parceiros de mergulho. Esta redundância não se refere apenas ao transporte de uma fonte de ar alternativa, mas a sistemas de informação,

como é o caso de manómetros e computadores, instrumentos de corte e até máscaras. Este princípio também se aplica à preparação do mergulho. Ter um kit com alguns sobressalentes críticos pode salvar muitas imersões, prevenindo avarias simples facilmente resolvidas no local pelo próprio mergulhador, como são o caso de juntas tóricas, precintas de máscara e barbatanas, bocais de regulador, entre outros.

Nesta crónica abordámos a inevitabilidade da necessidade de equipamento específico para a prática da atividade de mergulho e a importância de cada mergulhador construir o seu próprio Sistema Total de Mergulho, adaptado às suas necessidades e tipo de imersão que pretende efetuar. Identificámos também alguns dos princípios básicos que devem nortear a seleção do equipamento, nomeadamente os princípios da simplicidade, consistência, fiabilidade e redundância, garantindo desta forma uma prática confortável e segura da atividade, disfrutando ao máximo o magnífico mundo subaquático.

* merg@revistademarinha.com



A Consistência do Sistema Total de Mergulho deve sempre ser tida em consideração, devendo a sua complexidade ser adequada à experiência, perícias e objetivos de cada mergulhador. (Fonte: SSI – Scuba Schools International).

PENIMAR
REPARAÇÃO E CONSTRUÇÃO NAVAL

Rua da Ponte Velha - Zona Industrial da Prageira | 2520-330 | Tel.: 262 780 260 | geral@penimar.pt | www.penimar.pt

Silêncio, que se vai ouvir o Oceano

por Erica Cruz*

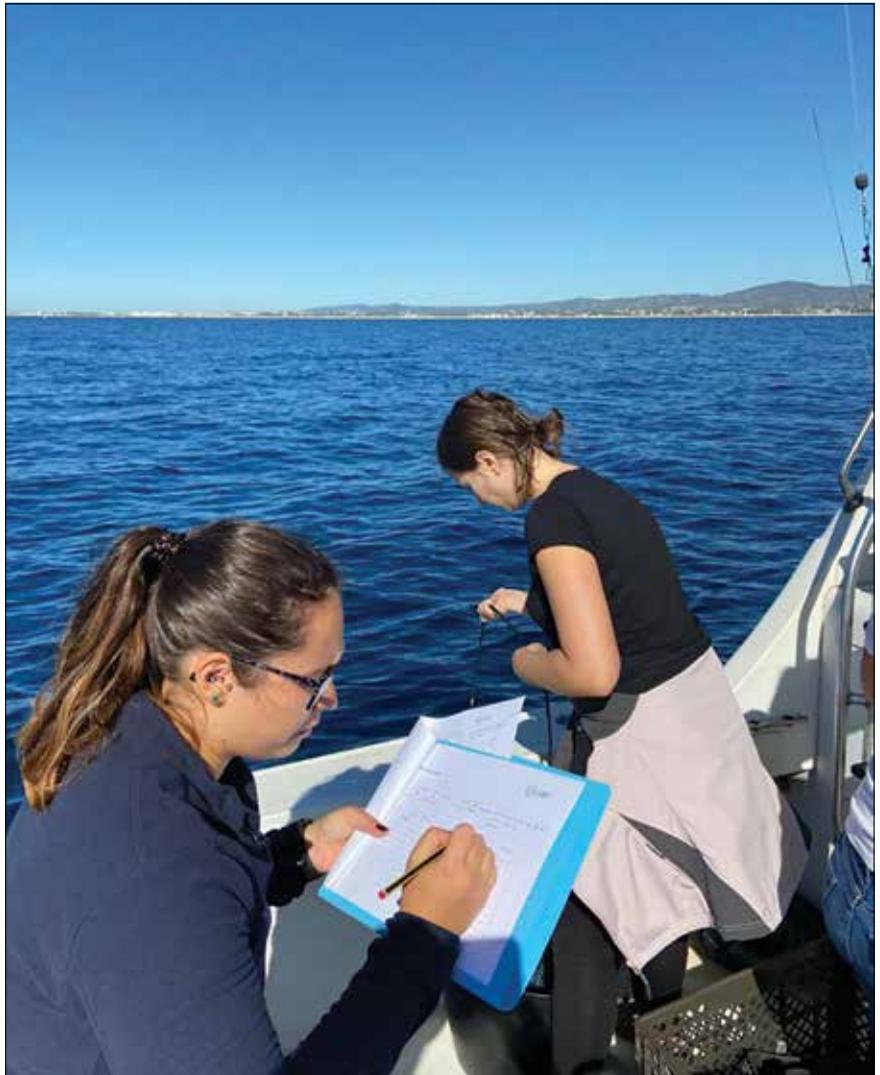
Ao contrário do que Jacques Cousteau possa ter transmitido com o título do seu famoso documentário *Le Monde du silence*, o oceano é um meio repleto de trilhas sonoras que resultam da atividade natural e das atividades marítimas desenvolvidas no meio marinho.

Atendendo a que o som é utilizado por diversos animais como principal mecanismo de interação com o meio, ao longo dos últimos anos, tem sido crescente a preocupação sobre os impactos que o ruído das atividades antropogénicas pode ter no ecossistema. Como reflexo dessa preocupação, o ruído submarino tem sido considerado em diversos instrumentos e linhas políticas. No contexto europeu, a Diretiva-Quadro Estratégia Marinha (DQEM) adquire especial relevância, pois é o primeiro instrumento legal que implica a adoção de medidas para compreender e gerir o ruído submarino.

A Diretiva-Quadro Estratégia Marinha é o instrumento europeu de base para a política de proteção do ambiente marinho, tendo como objetivo atingir o bom estado ambiental das águas marinhas dos diferentes Estados-Membros da União Europeia. No âmbito desta Estratégia os Estados-Membros são convidados a desenvolver programas e ações para atingir o bom estado ambiental, que incluem medidas destinadas a proteger o ecossistema marinho e a assegurar a sustentabilidade das atividades económicas desenvolvidas no mar.

A avaliação do bom estado ambiental é feita com base em 11 descritores que incluem as componentes da biodiversidade e pressões geradas pelas atividades desenvolvidas no mar, referindo-se um deles, o Descritor 11, “Energia, incluindo o ruído submarino”. Considerando a natureza transfronteiriça do ruído submarino, o qual pode ser gerado de forma intencional ou não, durante as atividades marítimas, leva a que, tal como outros descritores, a sua abordagem seja coordenada entre os diversos países, também de uma forma multidisciplinar.

Considerando que Portugal identificou o descritor 11 como sendo um dos descritores que irá permitir avaliar o bom estado ambiental das suas águas marinhas e que, até à data, os estudos sobre esta pressão antropogénica são reduzidos ou inexistentes para as águas Portuguesas,



o WavEC juntamente com nove entidades parceiras, promoveu o projeto JUMP, uma ação conjunta para a monitorização do ruído em águas Portuguesas, ao abrigo do programa de Financiamento Fundo Azul da Direção-Geral das Políticas do Mar (DGPM).

O projeto JUMP visa implementar ações para promover a discussão sobre a temática do ruído subaquático e o seu impacto no ambiente marinho e desenvolver ferramentas para apoiar a aplicação da Diretiva-Quadro de Estratégia Marinha. Alinhados com essas necessidades, foram definidos seis objetivos específicos:

1) Produzir um catálogo de gravações subaquáticas preexistentes e medições de ruído nas águas costeiras marinhas portuguesas;

2) Caracterizar (a) o tipo e a distribuição de atividades humanas que produzem ruído, (b) as especificidades das águas marinhas portuguesas e (c) a distribuição de espécies acusticamente sensíveis;

3) Apresentar uma primeira visão da paisagem acústica subaquática ao longo da costa portuguesa;

4) Calibrar modelos de propagação sonora para as águas portuguesas;

5) Identificar as especificidades da monitorização do ruído subaquático nas águas portuguesas, discutir perspetivas futuras e fornecer recomendações sobre as melhores práticas;

6) Promover o conhecimento sobre a manutenção de um bom estado ambiental para o ambiente acústico marinho e a necessidade de regular as atividades humanas no mar.

Até à data já se encontram disponíveis alguns resultados do projeto no *website* jumpproject.pt, dos quais se destacam um inventário sobre dados já recolhidos nas águas portuguesas, as atividades que mais contribuem para a paisagem acústica e as espécies sensíveis, e um documento de enquadramento sobre as políticas relacionadas com o ruído submarino. Ao longo do projeto foram ainda realizadas quatro campanhas para recolha sistemática de dados e organizado um *workshop*. Os resultados destes trabalhos encontram-se em fase de processamento e serão partilhados no site do projeto.

Embora o projeto termine no final deste ano, pretende-se que tenha impacto no futuro em trabalhos que vão para além da Diretiva, criando uma força motriz e um ponto de partida para que diferentes



partes interessadas estejam sensibilizadas e possam contribuir de forma ativa para o desenvolvimento de ações futuras.

*erica.cruz@wavec.org

OBSERVAÇÃO:

Erica Cruz - Gestora de Projetos e Investigadora em Bioacústica Marinha no WavEC. Desde 2010 tem estado envolvida em Estudos de Impacto Ambiental (EIA), com particular ênfase nas questões relacionadas com o ruído submarino e cetáceos. Atualmente, participa em EIA para projetos marítimos, projetos de I&D com enfoque no impacto do ruído subaquático no ambiente marinho e presta apoio aos promotores no licenciamento para o teste de tecnologias no mar.





Mais de 20 anos Dedicados à Inovação.

Engenharia Naval, Energia, Ambiente e I&D

Especialistas em propulsão híbrida e elétrica; MRV e Controlo de Emissões; Estudos e Conversões Navios para LNG e Metanol; Eficiência Energética Naval.

www.tecnoveritas.net



WINNER
Clean Shipping



No Mar também há Mar (à escala)

por Rui Matos*

A vida a bordo tem momentos muito intensos e momentos mais calmos, quase de descontração. Numa das suas navegações, o Pedro Monteiro, que conhecia mais pelos seus aviões e helicópteros à escala 1/72, levou um modelo de um navio para fazer durante os tempos livres a bordo.

Assim, durante uma navegação no Mar do Norte onde normalmente opera (o Pedro Monteiro é o Oficial Imediato do **PSV FAR SYMPHONY**⁽¹⁾, da *Solstad Offshore*), munido de um *kit* antigo e um pouco básico da marca **Mirage**⁽²⁾ de um navio da Marinha da ex-URSS, da corveta **ASW PAUK I** à escala 1/400 e alguns *sets* de fotografia genéricos, não bem à escala, mas aproximados, decidiu fazer o seu primeiro diorama de navio a navegar.

Utilizando as técnicas que tenho descrito aqui ao longo de vários números da **RM** para realizar a base e a água, e com o trunfo das suas habilidades modelísticas adquiridas com vários modelos de qualidade espetacular, o Pedro conseguiu fazer de um modelo bastante simples, uma representação muito apelativa e realista de um navio desta classe a navegar em águas calmas e acima de tudo, conseguiu manter a mente ocupada em mais uma saída



para apoio às plataformas petrolíferas no Mar do Norte.

Esta foi a forma com que voltei também ao modelismo, numa comissão nos Açores (na altura eram de quatro meses ...) em-

barcado numa corveta da nossa Marinha de Guerra. Posso aferir que o Pedro tem o olho clínico de quem anda no mar para reproduzir à escala pormenores que quando passados para os modelos, fazem a diferença, e os tornam muito mais realistas!

Sem me alongar muito mais em descrições, deixo-vos com as imagens que falam por si e mostram a mestria do Autor.

Parabéns, Pedro, pelo excelente trabalho!



Venham mais, fruto de navegações ou de estadas no porto base (a nossa casa)!

Bons Modelos!

*model@revistademarinha.com

REFERÊNCIAS:

- (1) Ficha do navio no *website* do armador:
<https://www.solstad.com/vessel/far-symphony/>
- (2) Descrição do modelo na base de dados de modelos *online* Scalemates.com:
<https://www.scalemates.com/kits/mirage-hobby-40424-mpk-254-pauk-i-small-asw-ship--108301>



**MARINAS, PORTOS DE RECREIO
& DOCAS DE PESCA**

Cascais, PORTUGAL
+351 214 692 024

Barcelona, ESPANHA
+34 933 601 101

Rio de Janeiro, BRASIL
+55 21 3942 8828



www.lindley.pt

SAILGP

Um exemplo de sucesso

por antónio peters*

A Vela também está diferente e com necessidades de se adaptar, para no mínimo ocupar o lugar que lhe pertence na História ... a reinvenção da forma de velejar, para que se possa continuar a difundir no mundo.

A “Impact League” analisa novas tecnologias com o objectivo de remover todo e qualquer uso de plásticos, precisamente numa altura em que já se equaciona o que fazer das embarcações de “plástico” em fim de vida.

Os AC 50, o seu destino previsível era o fundo de algum estaleiro para posteriormente serem despidos das suas últimas inovações. SAILGP encontrou uma forma de reutilização destas embarcações.

São sempre notícia, as notícias que efervescem sobre algo relacionado com o mais antigo evento mundial do desporto, a “America’s Cup” (AC), nós acompanhamos a onda e hoje optámos por vos dar a conhecer um exemplo que soluciona ... melhor, minimiza o tão propagado impacto ecológico proveniente do avanço tecnológico. Há meses atrás dissemos que a AC é uma máquina activa de *marketing*, aqui fica mais uma prova.

A Vela tem inúmeras particularidades que a distinguem da maioria das restantes modalidades, inúmeras características que tornam a sua prática mais complexa, receosa ou mesmo inacessível, embora todos sintam um apelo em a experimentar. Um misterioso desejo!

Claro que não será num artigo breve que abordaremos a sua complexidade, vamos sim aflorar razões que provocaram a sua reinvenção na forma actual de velejar em competição ao mais alto nível para que se possa continuar a difundir no mundo. Será difícil afirmar se o número de praticantes aumentou ou diminuiu, visto os factores de análise provocarem totais de leitura diferentes, mas a verdade é que a Vela também está diferente e com a necessidade de se adaptar.

Nas últimas décadas, é sabido que o maior promotor de qualquer modalidade desportiva são as transmissões televisivas, o desporto da Vela não é excepção, mas sofre de um *handicap* que o distingue das outras modalidades concorrentes, o



agendamento e a programação das transmissões de satélite para o mundo, estão sempre dependentes das condições climáticas, principalmente da intensidade e da direção do vento. Houve a preocupação em tentar encontrar algo que tornasse possível o visionamento das provas dentro do calendário programado.

Os organizadores responsáveis pela divulgação das provas perceberam que se queriam a modalidade difundida e propagandeada haveria necessidade de mudar um, ou mais parâmetros que solucionassem o inconveniente. Recordo uma final da Taça América que estava planeada para hora e meia de transmissão e só se conseguiu, a “ferros”, o seu resultado após mais de quatro horas de emissão. O vento fraco que então se sentiu, ditou a lei.

Usando a emblemática *America’s Cup* como balão de ensaio, era o “tiro de largada” para a solução que se procurava. Era

prática, de edição em edição, opções de barcos diferentes dos tradicionais monocascos, substituídos por catamarans, trimarans e o mais que venha a ser inventado, entretanto, a par das alterações de casco, outras mais radicais apareceram como asas rígidas invertidas a substituir velas tradicionais, patilhões e lemes redesenhados em foils, hidráulicos a minimizar o esforço físico, e ainda acrescido de tudo o que a mente humana tenha capacidade de produzir para o objectivo desejado. Resultado, os barcos com leves brisas deixaram de ficar imobilizados, sem deslizar, para literalmente voarem fora de água quase sem vento, atingindo velocidades de viaturas de competição.

Para além das alterações técnicas nas embarcações, outras há de carácter organizativo na condução de regatas, menos perceptíveis para o vulgar apreciador do espectáculo, que complementaram as

mudanças radicais na Vela moderna, alterações de que somos incapazes de afirmar a sua carga positiva ou negativa para a modalidade. Cépticos, mas optimistas!

Por haver optimismo relatamos o surgimento do **SAILGP**. O que é?

Quem acompanha a *America's Cup* recordará a penúltima edição, a 35ª, que decorreu em S. Francisco, nos EUA, nuns velozes catamarans apelidados de AC 50, que terminada a decisão do seu ganhador não mais seriam navegados em competição, o seu destino previsível era o fundo de algum estaleiro para posteriormente serem despidos das suas inovações de aprestos e serem reaproveitados, ou não, noutras aplicações. O multimilionário americano Larry Ellison, dono do potentado informático Oracle e grande amante da Vela desafiou outro grande nome do desporto e da AC, Russel Coutts, para dar novo destino aos AC 50. Desafio aceite, e assim nasce o **SAILGP** na sua 1ª temporada em 2019.

O ano de 2019 foi um ensaio ganho com a realização de um circuito de 5 provas pelo mundo, em que competiram 6 equipas em representação de 6 países (Austrália, Japão, China, Grã-Bretanha, França e EUA), sendo a classificação dessa 1ª temporada em 2019, pela ordem atrás indicada. 2021 foi o ano da afirmação no panorama mundial com a realização da segunda temporada, o Circuito de 2021, que conta com 8 países inscritos, sendo três estreantes: Espanha, Dinamarca e Nova Zelândia, tendo saído a China. Ao todo são oito provas pelos vários continentes mundiais, estando até ao momento realizadas 6, faltando a Austrália (Sidney) e os EUA (S. Francisco). A classificação está muito disputada, prevendo-se que qualquer uma das equipas da 1ª metade da tabela possa sagrar-se campeã e arrecadar o prémio final, de um milhão de dólares.

A par deste Circuito decorre um outro em paralelo a "Impact League" para a melhor equipa ambientalista, sendo todas analisadas e pontuadas permanentemente

CLASSIFICAÇÃO GERAL (ACTUAL)

CG	Equipa	Skipper	Ber.	Tar.	Ply.	Roc.	S. Tr	Cad.	Aus.	S. Fr	Pt.
1º	AUS	Tom Slingsby	9	3	10	10	3	10			45
2º	USA	Jimmy Spithill	3	8	8	7	9	9			44
3º	JAP	Nathan Outteridge	4	10	5	9	10	7			44
4º	GBR	Ben Ainsle	10	5	7	8	4	8			40
5º	NZL	Peter Burling	6	7	4	6	7	6			36
6º	ESP	Phil Robertson	7	9	3	4	8	4			35
7º	DIN	Nicolai Sehested	5	6	6	5	6	5			33
8º	FRA	Quentin Delapierre	8	4	9	3	5	3			31

relativamente a novas tecnologias pioneiras que se focam em fontes de energia limpas e no objectivo de remover todo e qualquer uso de plásticos em todas as acções desenvolvidas, visando uma melhor sustentabilidade ambiental, precisamente numa altura em que já se equaciona o que fazer (como desfazer-se) das embarcações de "plástico" em fim de vida. Dá que pensar!

Perguntar-nos-ão o porquê de ser um exemplo a criação deste Circuito **SAILGP**? Assim o consideramos, pois é sabido que o custo de desenvolvimento e produção dos barcos para um evento como a *America's Cup* é de elevadas e desconhecidas verbas, não sendo viável a aquisição dessas embarcações após cada edição para exploração particular, ou empresarial no sector de viagens ou turismo, não só pelos elevados custos de aquisição como os da necessidade permanente de manutenção, requerendo para além disso para navegarem de uma experiente tripulação de velejadores, só possível por verdadeiros artistas profissionais da modalidade, sem referimos a alta probabilidade de risco de acidentes, com os acrescidos e inerentes elevados custos de recuperação e indemnizações.

A **SAILGP** encontrou uma forma interessante de reutilização dos AC 50 que actualmente se designam de **F 50** e que permanentemente estão sujeitos a aperfeiçoamento, servindo de treino à elite da ve-

la internacional que os utiliza, difundindo a modalidade e os seus patrocinadores pelo mundo.

O êxito do **SAILGP** 2021 está em alta antevendo-se para 2022 a 3ª temporada, com o já desejado número de 10 provas no calendário, antecipando-se assim a previsão do seu CEO Russel Coutts, que só ambicionava tal proeza passível de ser alcançada na 5ª época. Para além disso, duas novas equipas/países já confirmaram a sua presença em 2022, a Suíça e o Canadá, ao todo 10. O melhor prémio para a organização é a aceitação generalizada da Comunicação Social internacional ao "comprar" as transmissões do evento, Portugal não é excepção, a **SPORT•TV** tem acompanhado em directo todas as provas do calendário, tendo nós, **Revista de Marinha**, conhecimento do entusiasmo encontrado. Partilhamos desse interesse ao continuar a divulgar o sucesso que se deseja para a Vela com o encontro de novas soluções que a promovam no mundo e em Portugal.

Em breve regressaremos ao tema, com novas notícias acerca deste Circuito; entretanto fique atento, saiba quem será o vencedor **SAILGP** 2021.

*antonio.peters@hotmail.com

NOTA:
O autor não cumpre o novo acordo ortográfico.

Os melhores dias começam na água
Obrigado por escolher Concept2

97,5%
DE TODOS OS
MEDALHADOS EM
TOKYO REMARAM
COM CONCEPT2

NAUTIQUATRO - CONCEPT2 PORTUGAL
WWW.NAUTIQUATRO.PT

concept2
OARS | ROWERG | SKIERG | BIKEERG

Projeto Margullar - Resultados preliminares da prospeção arqueológica subaquática

por Augusto Salgado*, Alex Brasão** e José Bettencourt***

Há cerca de dois anos, nesta mesma crónica na **RM 1010**, referi que, na Ponta de São Lourenço, na extremidade mais Sudoeste da ilha da Madeira, havia o registo de vários naufrágios desde meados do século XIX. Destes, destacavam-se os naufrágios do SS FORERUNNER (1856) e do SS NEWTON (1881) na zona denominada de Baixa da Badajeira onde, atualmente, é possível mergulhar num destroço em ferro muito interessante, e que aparentava ser do período mencionado.

Aproveitando os fundos do projeto Margullar, um programa de iniciativa comunitária INTERREG V, MAC 2014-2020 que incluía os Açores, a Madeira e as Canárias, e tendo Cabo Verde e o Senegal como parceiros, em 2021 realizou-se uma prospeção inicial, mas mais pormenorizada, do local onde se encontram os mencionados vestígios. Esse trabalho foi realizado por investigadores do CEAM, CINAV e do CHAM, apoiados pela Associação Oceânica (FOCUSNATURA), sediada em Santa Cruz, Ilha da Madeira.

Como o projeto tem como objetivo fundamental a valorização do património arqueológico subaquático, através da sua preservação e da criação de ativos turísticos, um dos objetivos principais desta campanha foi o de tentar correlacionar os vestígios visíveis com um ou mais navios e se estes pertenceriam ao SS NEWTON ou ao SS FORERUNNER. Simultaneamente, importava mapear e georreferenciar, pela primeira vez, os vestígios, tarefa essencial à interpretação arqueológica e histórica, e posterior promoção e valorização turística e cultural do sítio, enquanto *hot spot* para a atividade do mergulho recreativo e cultural na Região Autónoma da Madeira.

Um dos resultados imediatos desta campanha foi constatar que nos encontrávamos perante os vestígios de um único naufrágio, pois só havia um motor, uma caldeira, uma quilha, uma hélice e um leme. Contudo, como ambos os navios eram de origem britânica e construídos em datas próximas – 1854 e 1864 – os vestígios observados poderiam ser de qualquer um dos dois.



Um dos elementos da equipa entre destroços não identificáveis do navio (foto A. Salgado).

No entanto, a sorte sorriu à equipa e, entre os diversos pequenos objetos que foram encontrados, foi recolhido um bordo de um prato em loiça inglesa, com uma decoração igual a um outro prato que foi vendido recentemente, da W.J. Lamport & G. Holt – Brazil & River Plate Steam Navigation Co. Ltd., a firma de Liverpool, proprietária do SS NEWTON. Estava encontrada a muito provável identidade do nosso destroço!

O navio, construído em Greenock no ano de 1864, com cerca de 76 m de comprimento, 9,5 m de boca, 6,1 m de calado e com 1.324 tons de deslocamento, fazia a linha de transporte de passageiros e carga entre a Inglaterra e a América do Sul. Nesta viagem, tinha largado de Salvador da Baía a 19 de março de 1881, com destino a Londres e Liverpool, com 31 tripulantes e uma carga de mais de 1.200 tons de açúcar e café, entre outros produtos.



O rebordo de loiça inglesa recuperado no local que permitiu a identificação do destroço (foto Alex Brazão).



Membros da equipa junto a uma parte do casco, ainda com alguma integridade física (foto A. Salgado).

Após uma curta paragem no Funchal, uma má decisão do Comandante do navio fez com que este embatesse no baixio agora conhecido como da Badajeira, com o farol quase pelo seu través, no dia 9 de abril, às 14h40. Segundo os relatos conhecidos, o navio terá batido de meio navio para ré, a bombordo, ficando assente na baixa, tendo rodado em direção ao ilhéu, partindo-se a meio e enchendo de água em cerca de 15 minutos. Felizmente, todos os tripulantes foram salvos e receberam apoio na vila de Santa Cruz.

Apesar de, neste ano, apenas ter sido realizada uma prospeção muito incipiente, a única possível face à curta janela de tempo disponível para a realização dos trabalhos, conseguiram-se efetuar vários *outputs* da fotogrametria, ortomosaicos e modelos. Estes permitem uma visão espacial de conjunto que, de outra forma, não seria possível, deixando medir com exatidão os vestígios, relacionar os vários núcleos e estabelecer um roteiro subaquático. Com estes dados, já é possível a criação de uma rota arqueológica sub-

aquática, que é uma inovação na forma de encarar o Património Cultural Arqueológico de Meio Aquático no Arquipélago da Madeira.

A equipa espera que a aplicação dos novos conhecimentos obtidos por estes trabalhos represente um benefício na qualidade da oferta em turismo cultural.

- * Oficial da Armada e Investigador do CHAM e do CINAV
- ** Investigador do CEAM
- *** Investigador do CHAM

Edições Revista de Marinha Sugestões para as suas leituras



“Memórias da Guerra e do Mar” € 20



“História da Liga Naval Portuguesa” € 17,5



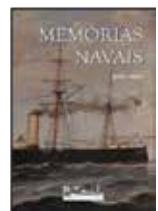
“Marinheiros da Esperança” € 25



“Do Mar em Exaltação de Portugal” € 16



“Lugares Azuis” € 15



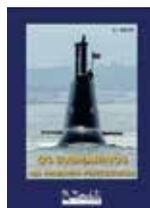
“Memórias Navais” € 17,5



“Vasco da Gama – Duas Naus, um Cruzador... e duas Fragatas” € 15



“Comandar no Mar” (PT ou Ing) € 20



“Os Submarinos na Marinha Portuguesa” (4ª ed.) € 20



“Meteorologia” € 10



“A Pirataria Marítima Contemporânea” (PT ou Ing.) € 20



“A Laranja Maculada” € 10

Acrescem os portes de correio na importância de 3,5€; a versão cartonada tem um valor adicional.

Os livros poderão ser solicitados através do e-mail revistamarinha@gmail.com, tel fixo 21 580 9891 ou móvel 91 996 4738

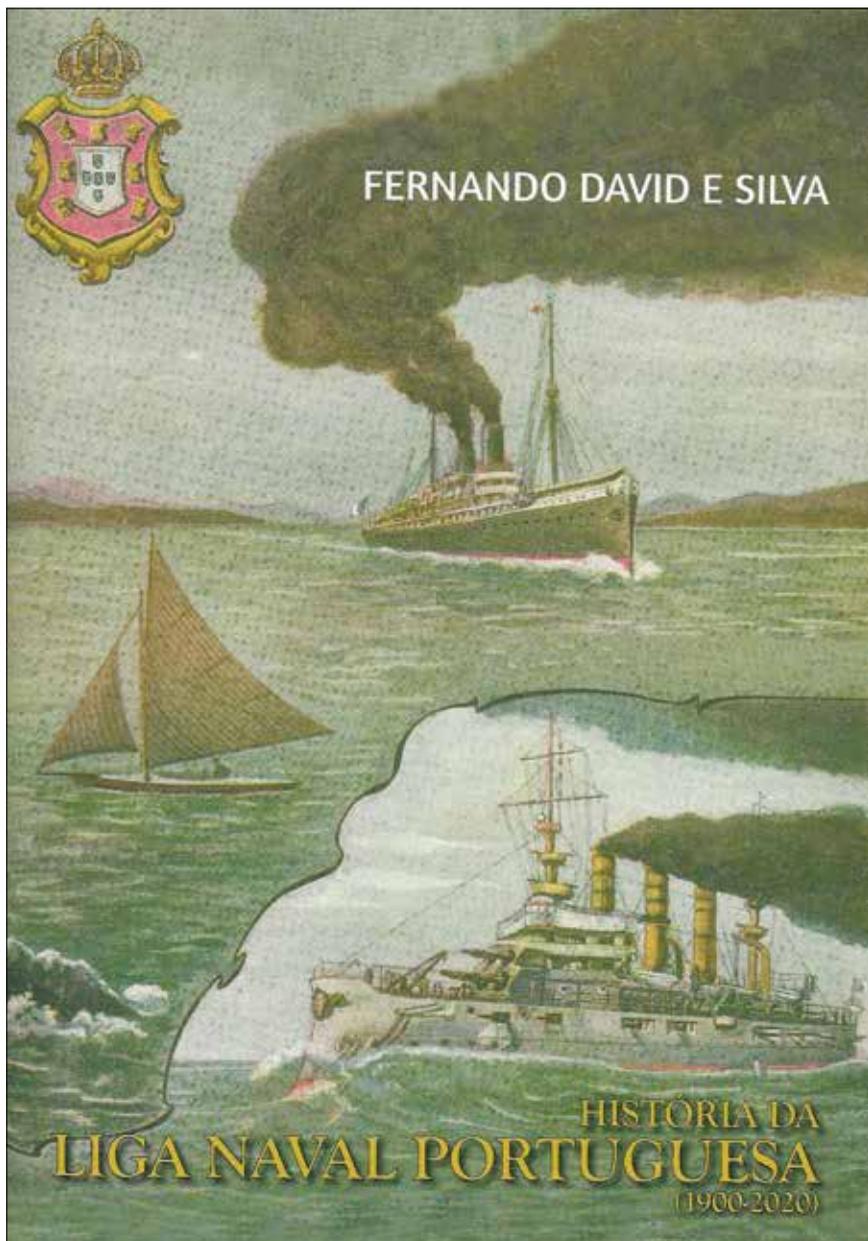
HISTÓRIA DA LIGA NAVAL PORTUGUESA (1900-2020)

Em 29 de Janeiro de 2020, já alertado para a iminente pandemia que assola ainda presentemente este nosso Mundo, mas sem dela ter então a consciência presente, tive o privilégio de assistir, ainda sem máscara, na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, à brilhante Dissertação de Doutoramento em História, que tem o título do livro em epígrafe, publicado no corrente ano de 2021 com a chancela das “Edições Revista de Marinha”, e da autoria do nosso ilustre Confrade Fernando Alberto Carvalho David e Silva, C/Alm. Eng.º Maq. Naval e Doutoramento em História. Tive então também o privilégio de testemunhar a comunicação do Presidente do Júri ao candidato, e à numerosa assistência, da apreciação que esta mereceu: aprovação por unanimidade, com distinção e louvor, nota máxima daquela Faculdade!

Em boa hora me solicitou o meu prezado amigo, o V/Alm. Henrique Alexandre da Fonseca, Director da **RM** e sócio-gerente da Editora Náutica Nacional, que fizesse uma recensão do livro, para publicação nesta revista. Digo-o em boa hora não pela distinção, que me sensibiliza, mas sobretudo porque me “obrigou” a ler na íntegra este livro, tarefa para a qual parti com alguma emoção, não pelo volume das suas 341 páginas, fora a documentação anexa (mais 106 págs.), mas porque o tema, *Liga Naval Portuguesa*, constituiu uma antiga, mas persistente aspiração pessoal, de há vários anos (e que só se consubstanciou *de facto* em junho de 2020 e *de jure* em outubro do mesmo ano). Era essa aspiração a de *reanimar* a prestigiada **Liga Naval Portuguesa**, (LNP) autossuspensa desde 1939, e cujo nome e património imaterial mereciam ser recuperados, o que felizmente se conseguiu, integrando-os na nossa Confraria Marítima, que agora se designa também, *Liga Naval Portuguesa*!

A *História da Liga Naval Portuguesa* é um trabalho de fôlego, a que o Autor se dedicou com muitíssimas seriedade, investigação, competência e trabalho, mas sobretudo com *amor à causa*. E digo-o sem nenhum tipo de encómio, já que toda a vida da instituição foi livre e impessoalmente analisada, estudada e apreciada, sem que nela sejam patentes opiniões pessoais, hoje tão em voga na nossa literatura de investigação jornalística, e que provam bem o carácter transparente, reto e desapaixonado com que foi feito, características aliás que são apanágio do perfil profissional do Autor, ainda que realizada, como acima disse, com amor à causa.

Esta *História da Liga Naval Portuguesa*



é também um pouco a história do estertor da Monarquia, da conturbada, conflituosa e inoperante Primeira República a que a revolução de 28 de maio de 1926 pôs fim, bem como dos sete anos de Ditadura, que se lhe seguiram, até à votação e aprovação da Constituição de 1933, que implantou o Estado Novo, e a consequente Segunda República.

A **Liga Naval Portuguesa**, associação da sociedade civil, à imagem das ligas congêneres que a precederam (antes de 1900, data em que foi constituída), bem como

das que posteriormente se constituíram, foi todavia fruto das análises, ponderações e decisões de oficiais da nossa Armada, no seu *fórum* predileto, o Clube Militar Naval, (CMN) e talvez por isso, foi quase toda a sua primeira existência, de 1900 a 1939, maioritariamente constituída por oficiais da Marinha de Guerra, ainda que dela tenham feito parte inúmeros e prestigiados civis, oficiais da Marinha Mercante, figuras gradadas da indústria, do comércio e da agricultura, tendo contudo pugnado e propalado sempre a sua independência partidária, que não

política, (ainda que eminentemente conservadora), e cujas existência e fins estão bem espelhados no lema que ostentava, ainda que importado do kaiser alemão: *O futuro de Portugal está no Mar!*

A Grande Guerra de 1914/1918 não foi surpresa para nenhuma das nações beligerantes ou não beligerantes, e as previsões da iminência dum conflito, que viesse a determinar uma nova ordem mundial, vinham há muito a ser equacionadas. Neste sentido, a corrida ao armamento, maioritariamente naval, das potências que pretendiam ter no Mar uma afirmação decisiva, levou à necessária sensibilização das populações para aquele desiderato, o que muito se deveu às então instituídas Ligas Navais, primeiro do Reino Unido (1896) Alemanha (1898) etc. tendo a nossa, a portuguesa, sido constituída em 1900. Na feliz expressão do seu maior entusiasta e operacional, António Pereira de Matos, 2º Ten. à altura, a razão de ser da constituição de uma Liga Naval, resumia-se na sua comunicação, por carta, à direção do CMN ... *a criação de uma Liga destinada a estudar a fundo todos os problemas do nosso ressurgimento marítimo*. Foi então nessa mesma sede do CMN que, em 23 de maio de 1900, a proposta de Pereira de Matos foi aprovada, constituindo essa data o momento fundador da *Liga Naval Portuguesa*.

A atividade da Liga nos seus primeiros anos de existência pode-se considerar fulgurante, com a sua proliferação em Conselhos Regionais e Juntas Locais geograficamente espalhados no Continente e no Mundo, (desde Vila Real de Santo António até Timor, de Lourenço Marques a Manchester, passando pela Holanda e Dinamarca e até em Cuba), com a realização de congressos (Marítimo Nacional, Pescarias, Marítimo Internacional etc.), conferências, emissão de um Boletim periódico, angariação de sócios/aderentes, que em 1904 seria já de cerca de 3.000 elementos, se bem que se não possa afirmar que fossem sócios, na expressão hoje em dia aceite de sócios ou associados de uma

coletividade, com respeito pelo pagamento sistemático das quotas estabelecidas.

A implantação da República em 1910, precedida do dramático regicídio de 1908, veio alterar, e muito, o futuro da Liga Naval Portuguesa, que quase ou nunca se libertou da sua aura de carácter monárquico/conservador marcante desde a sua fundação, o que levou, mormente, ao cancelamento pela República do subsídio anual que lhe fora concedido pela Coroa. Foi esse subsídio, (que tinha como base uma percentagem dos direitos pagos pela pesca de bacalhau), que lhe proporcionara, se bem que com as quotas dos seus associados, poder tomar de arrendamento, para sua (segunda) sede, os dois principais andares do Palácio Palmela, (propriedade da família Souza Holstein-Beck). Foi, no entanto, essa segunda sede que, fruto da exploração de subarrendamentos pela Liga a entidades com atividades afins dos seus objetivos, (nomeadamente a mais importante, ter sido a primeira sede do Museu de Marinha), veio de certo modo a ser um considerável meio de receita nos anos que se seguiram a 1910. Este ano de 1910 foi, aliás, um ano de grande afirmação da LNP, ainda antes da implantação da República, pois foi o ano do Congresso Nacional, (14 a 24 de maio) a cujas inscrições e trabalhos corresponderam 39 Associações, que muito contribuíram para o êxito alcançado, especialmente dos seus “votos”, cujo último (128º - *manter o Congresso permanente enquanto órgão de diálogo da sociedade*), viria a constituir a base-argumento da ulterior “derivação política” (nas palavras do Autor) da LNP. Assim, e em 1915, gera-se no seio da Liga Naval a ideia de criação de uma Liga Nacional, a qual, ultrapassando os objetivos fundadores da Liga Naval, pretendeu-se constituir nos ... *tópicos essenciais de matriz sintética nacionalista: governos de técnicos, moral cristã, corporativismo, patriotismo, Império Colonial*.

Naturalmente que a filiação na Liga Nacional se cruzava com a da Liga Naval, a qual, tendo perdido muitos dos seus asso-

ciados, contava em 1915 ainda com cerca de 400. A Liga Nacional teve, porém, uma vida breve, dada a ocorrência da Liga de Ação Nacional, na qual muitos dos seus membros e entusiastas se vieram a filiar.

É, porém, de salientar que, durante toda a sua vida associativa a LNP fez, aquilo que hoje o anglicanismo *lobby* pode enfatizar, pelo reapetrechamento da Marinha de Guerra, nomeadamente da sua frota, tão depauperada estava desde o fim do séc. XIX, muito tendo contribuído na propaganda desse reapetrechamento, o qual, e infelizmente, apesar de bem estruturado, nunca saiu do papel.

O pós-guerra de 14-18 e a nova república dos anos trinta do século passado não eram consentâneos com os princípios defendidos pela Liga Naval, o que predizia a sua extinção num curto horizonte, ainda que tenha sido chamada pela Ditadura de 1926 para a propaganda do programa naval por esta lançado; mas a persistente falta de receita a que se aliou o facto de os princípios pelos quais se norteava coincidirem com os propostos a partir de 1933 pelo corporativista Estado Novo, levou a que, em Janeiro de 1939, o Conselho Regional de Lisboa tivesse decidido pela suspensão das atividades da LNP, quando os seus sócios se limitavam a uns meros 16.

Também, e em muito boa hora, a passada Direção da Confraria Marítima de Portugal, na qual tive o orgulho (tal como na presente) de desempenhar as funções de Vice-presidente, decidiu reanimar a Liga Naval Portuguesa da suspensão em que se encontrava. Contudo, a História desta nova *Confraria Marítima – Liga Naval Portuguesa*, ficará para outro livro, que muito gostaria também de ler!

Esta obra custa 20€, a que acrescem 5€ para a versão cartonada e 3,5€ para portes de correio. Os contactos da editora são os 91 996 4738, fixo 21 580 9891 e e-mail revistamarinha@gmail.com.

Joaquim Monteiro Marques
Capt. M. M.



TEJO, MAIOR QUE O PENSAMENTO

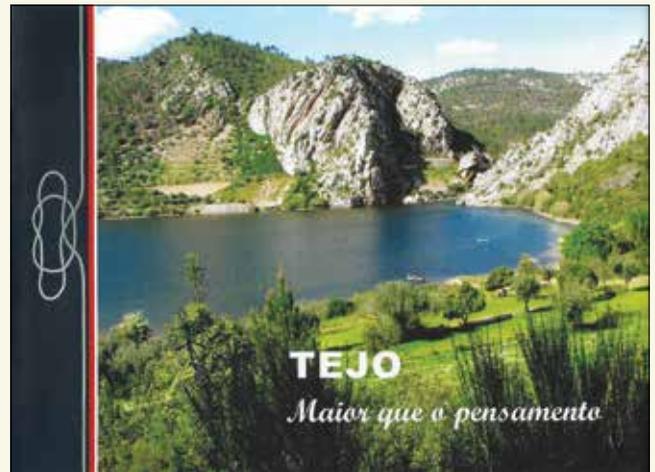
O autor deste bellissimo livro, Carlos Salgado, aventurou-se num ambicioso e apaixonante projeto, viajando cerca de 1.000 Km, desde a nascente do rio Tejo, na serra de Albarracin, lugar de Fuente Garcia, em Aragón, Espanha, até à sua foz na nossa Lisboa.

Pesquisando com atenção e pormenor, fotografando, desenhando, escrevendo e descrevendo fauna, flora e geografia, socorrendo-se oportunamente da História e da Literatura, Carlos Salgado revela-se-nos como um artista talentoso e multifacetado! Com efeito, nesta sua obra, o autor partilha, generosamente, conosco, o seu muito saber, a sua aventura, a sua sensibilidade, e a paixão pelo Tejo, justificando logo no início, a razão de ser deste livro, num poema da sua autoria, de que se retiram alguns versos:

Conheço o Tejo de há muito
Nasci mesmo junto dele
Comecei a nadar nos seus esteiros
A velejar na sua nortada
Naveguei e renaveguei na sua corrente
Recreei-me nas suas águas (...)

Descobri os seus recantos
Encantei-me com os seus encantos
Ví estarem a maltratá-lo
Juntei amigos para salvá-lo (...)

Fui em busca da nascente
E regresssei até à Foz
Fiz a biografia do Rio
agora venho mostrá-la.



Trata-se assim, de um trabalho de grande mérito e interesse, uma generosa ... *obra didática sem fins lucrativos*, que merece, sem dúvida, ser divulgada, assim como receber uma palavra calorosa de louvor e apreço por parte da **Revista de Marinha**. Sinceros parabéns ao autor e editor, Senhor Carlos Salgado!

Para os interessados aqui ficam os contactos do autor e editor, t/m 96 795 2656, e-mail Carlos.odaglas@gmail.com .

F.F.

REVISTA DEFENSE NEWS

Trata-se de uma prestigiada publicação, de periodicidade mensal, editada em Arlington, Virginia, nos Estados Unidos, e que cobre as diversas facetas da área da Defesa. Nas suas 48 páginas abordam-se temas navais, aéreos e terrestres, mas também as capacidades baseadas no espaço, a defesa *cyber*, os *drones*, a Investigação & Desenvolvimento e a *Intelligence*, a par de comentários e opiniões de militares, políticos e líderes da indústria. Nos anúncios, para além dos relativos a armamento, de assinalar os relativos a feiras de material de defesa, congressos e reuniões de veteranos e especialistas.

O número 10, vol 36, referido a outubro de 2021, que agora comentamos, tem, como é usual, muita e diversificada informação. Embora os países europeus continuem a ser objeto de notícia, os Estados Unidos e as regiões do Médio Oriente e da Ásia – Pacífico tem maior relevo; por outro lado não vi nenhuma referência a África e apenas uma à América Latina ...

A compra pela Grécia de 3 fragatas de origem francesa é referida, mas sem detalhes, enquanto o aumento significativo das despesas militares da Suécia é objeto de

atenção; o seu orçamento de defesa atingirá 10,45 mil milhões de US dólares em 2025.

Nas prioridades de aquisições pela *US Navy* há um ênfase na sustentação e na prontidão das unidades. Existem presentemente preocupações com os estaleiros navais e facilidades associadas, como as

docas secas, com o seu reequipamento e digitalização, que não víamos no passado. Por outro lado, nas aquisições de *destroyers* e submarinos, são privilegiados os programas multianuais, a 5 e 6 anos.

De assinalar ainda uma interessante entrevista com o C/Alm. Peter Stamatopoulos, o atual Comandante do *US Naval Supply Systems Command*, e um anúncio relativo ao 58º *symposium* dos *Old Crows*, os especialistas em guerra eletrónica.

Em síntese, uma revista muito bem feita, que permite acompanhar a evolução das temáticas de defesa a nível global; diríamos mesmo que de leitura obrigatória nos estados-maiores e nos departamentos de *intelligence*, nos *think tanks* de relações internacionais e nas empresas que operam nos mercados da defesa.

Uma assinatura da Defense News (ISSN 0884 – 139X) custa 169 dólares, ou apenas 99, em assinatura digital. Juntam-se os contactos do Sightline Media Group, e-mail cust-svc@defensenews.com, tel 703 750 7400, endereço postal Defence News Subscriber Service, P. O. Box 37111 Boone IA 50037 – 0111 USA.



REVISTA CLUBE NAVAL

O Clube Naval, o equivalente brasileiro do “nosso” Clube Militar Naval tem uma revista, uma excelente revista, diga-se de passagem, de periodicidade trimestral, com 74 páginas e focada nos assuntos que interessam os seus associados. Os temas tratados cobrem a História, a Defesa, os temas profissionais da Marinha do Brasil, a Economia do Mar do país irmão, a Logística, a Arte e Cultura e assuntos de interesse geral, além, naturalmente, de notícias relativas à vida do Clube. O Clube Naval do Rio tem cerca de 15.000 associados, e três conjuntos de instalações, a sede social na Av. do Rio Branco, no centro da cidade do Rio de Janeiro, o Piraquê, na Lagoa Rodrigo de Freitas (Copacabana), com campos de tênis e restaurantes e com os desportos náuticos sedeados em instalações dedicadas em Niterói.

O número que comentamos, referido a abr / mai / jun de 2021, faz capa com o Almirante Barroso e a batalha naval de Riachuelo (11 jun 1865). Nas “Palavras do Presidente” as despedidas do Alm. de Esquadra Eduardo Monteiro Lopes que entregou o quarto ao Alm. de Esquadra Luíz Palmer Fonseca eleito na “chapa” Nosso Clube a única que se apresentou às recentes eleições.

Neste número algumas notícias relativas à vida do Clube, designadamente uma desenvolvida reportagem sobre a “sessão magna” de 11 de junho – 156º aniversário da Batalha de Riachuelo e 137º aniversário da criação do Clube Naval – que embora limitada pelos constrangimentos do COVID 19 incluiu uma conferência proferida pelo CMG Cláudio da Costa Braga, intitulada “Riachuelo e o Almirante Barroso”.

Em seguida uma interessante entrevista ao Almirante de Esquadra (ref) Alfredo Karam, antigo Ministro da Marinha e figura com muito prestígio, que recordou os seus tempos de tenente na II Grande Guerra Mundial, e comentou o desenvolvimento do Programa PROSUB e a atual formação e preparação dos Oficiais de Marinha.

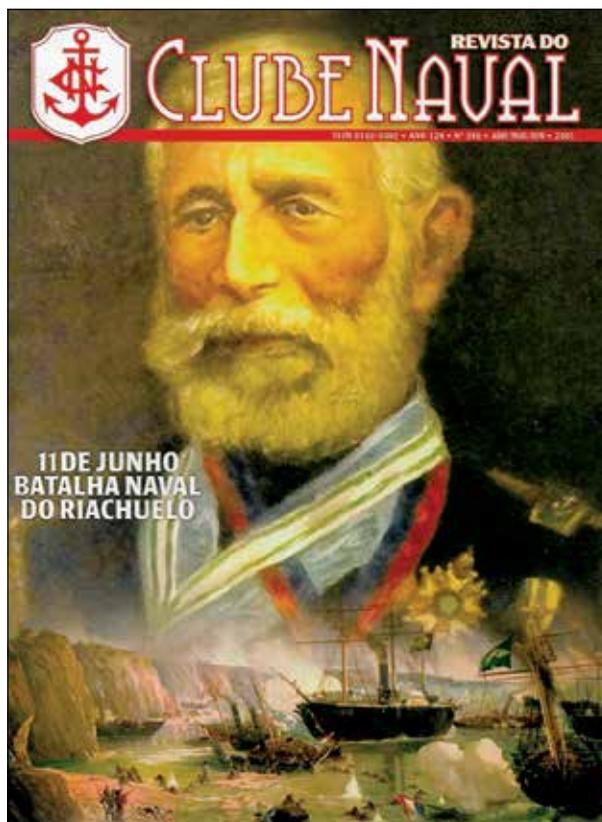
Os catorze artigos que completam a revista, todos profusamente ilustrados, cobrem diversos temas com destaque para a História, para a Marinha do Brasil e ainda diversos assuntos de interesse geral.

De particular interesse o texto “Navio-Aérodromo Multipropósito ATLÂNTICO; 3 anos do Capitânia da Esquadra”, artigo assinado pelo seu Comandante, CMG Mozart Junqueira Ribeiro. O navio foi incorporado na *Royal Navy* em 1998 e nela serviu cerca de 20 anos, tendo sido transferido para a Marinha do Brasil em 29 jun 2018. Equipado com um radar de busca volumétrica Artisan 3D 997 tem capacidade para o controlo aéreo de aeronaves de interceção; por outro lado a Marinha do Brasil estuda a utilização nele de aeronaves de pouso vertical e de *drones*, para além dos cerca de 20 helicópteros que pode transportar.

Em síntese, uma revista de leitura muito agradável e variada, de excelente qualidade gráfica e que permite acompanhar

os pontos de interesse dos Oficiais da Marinha do Brasil e a evolução da sua Marinha.

Aos possíveis interessados aqui deixamos os contactos da redação, tel (0055) 21 21122425, e-mail revista@clubenaval.org.br.



LOJA & LIVRARIA DO MUSEU DE MARINHA

Praca do Império, Belém 1400-206 Lisboa
 (+351) 210 977 387 / (+351) 935 318 996
 loja@lojadomuseudemarinha.pt

ESTE NATAL

encontre o presente na história

TODOS OS DIAS, DAS 10H ÀS 17H
 VENHA DESCOBRIR ESTA E OUTRAS SUGESTÕES EXCLUSIVAS NA LOJA

DINFO – A QUEDA DO ÚLTIMO SERVIÇO SECRETO MILITAR

Se há tema que muito alimenta o imaginário humano é certamente o relativo aos “Serviços Secretos” e para tanto basta ter em conta o cinema e a literatura que com abundância o tem abordado. E o certo é que todo o cidadão sabe imenso do assunto, ou melhor dizendo, julga que sabe, pois o que realmente se passa ou passou somente os reais participantes o sabem.

Assim sendo, considera-se bem oportuna a publicação do livro “DINFO – A Queda do Último Serviço Secreto Militar” da autoria de Fernando Cavaleiro Ângelo, na editora “Casa das Letras”, uma chancela da Oficina do Livro, no qual o autor apresenta, de forma objectiva, o que foi a capacidade portuguesa, no período de 1974 a 1997, na área das informações e da contra-informação.

Sendo o autor Oficial de Marinha com larga experiência em funções nos departamentos de informações militares, nacionais e NATO, e com diversa obra publicada sobre acções de envolvimento secreto de Portugal em questões pontuais africanas, nos anos 60 e 70 do século passado, vem agora, com o acrescido fruto de contactos com quem teve participação activa na DINFO no período em análise, dar-nos um retrato realista do que foi a sua actividade.

Começa por um capítulo que intitulou “A metamorfose das Informações Militares”, onde aborda questões conceptuais sobre a temática sublinhando desde logo que qualquer país tem de ter em conta o objectivo de garantir a sua protecção e segurança nacional. E adianta que um País só se considera seguro quando está protegido das ameaças de terrorismo, espionagem e subversão pelo que, depois de definido o “conceito da ameaça” será necessário encontrar o “agente da ameaça”, assim como definir “os opositores externos” e as suas intenções, informação essa que não é possível obter recorrendo somente à comunicação social. Assim sendo, é imperioso o recurso à pesquisa coberta, que muitas vezes poderá ultrapassar os limiares do ambiente legal, actuando por forma discreta e clandestina e algumas vezes utilizando “agentes duplos”. E segue-se toda a descrição da reestruturação da 2ª Divisão do EMGFA que a partir de 1976 passou a denominar-se DINFO, a sua actividade e o seu desaparecimento, em 1997, dando lugar à estrutura entretanto criada no âmbito civil.

No imediato ao 25 de Abril de 1974, uma vez extinta a DGS (ex-PIDE) que tinha sido, até então, o único serviço de informações internas e externas assim como de apoio às Forças Armadas na guerra em África, não havendo condições para a implementação de um novo serviço de informações, foi desenvolvida a 2ª Divisão do EMGFA (Estado-Maior General das Forças Armadas), uma vez que era nos militares que existia experiência de informações, e que foi instalada no Palácio da Ajuda. No entanto não teve qual-

quer actividade operacional tendo em conta que cobria somente a recolha de informação aberta. Com os acontecimentos do 11 de Março de 1975, foi extinta pelo Conselho de Revolução e criado, na dependência directa deste, o SDCI (Serviço Director e Coordenador das Informações) que serviu de apoio à acção do COPCON, tendo sido instalado em prédio da Rua Castilho (Lisboa), prédio onde igualmente funcionava a 5ª Divisão do EMGFA, estrutura que tratava das “campanhas de dinamização”. Para o SDCI a grande ameaça eram os movimentos e organizações de direita, mas com os acontecimentos do “25 de Novembro”, foi de imediato extinto.

Então é reestruturada a 2ª Divisão do EMGFA que tendo em conta o vazio quanto a informações na esfera não militar, levou a que no seu conceito orientador constasse a resposta às necessidades de informações dos mais altos escalões políticos. Com total liberdade para a sua Chefia, é reinstalada na Av. Ilha da Madeira, sendo de imediato iniciada a organização da DINFO na qual nascia a Repartição E, estrutura operativa para a pesquisa coberta e que foi instalada no atrás referido edifício da Rua Castilho.

Ao longo dos vários capítulos deste livro é descrita, com pormenor, a actividade de pesquisa e de intervenção da DINFO que foi desde o terrorismo à espionagem, assim como ao desenvolvimento das Operações Búfalo, Albatroz e Tentilhão e ainda ao apoio a grupos de guerrilheiros em Angola, Moçambique e Timor-Leste.

Ainda em 1976 são iniciados os estudos para a criação do “Serviço de Informações da República” (SIR) e no seu âmbito, o SIS (Serviço de Informações de Segurança), criado em 1984. E foi com a DINFO, principalmente com a “Repartição E” que a Polícia Judiciária, entidade responsável pelo combate ao terrorismo, foi aprendendo. Em 1998 a DINFO deixa de ter razão de existência.

Tudo neste livro é contado a partir de elementos de quem teve intervenção na estruturação da DINFO e nas actividades desenvolvidas. É um precioso documento sobre um período complicado da vida nacional onde fica patente que os portugueses ficaram a dever a segurança aos seus militares.

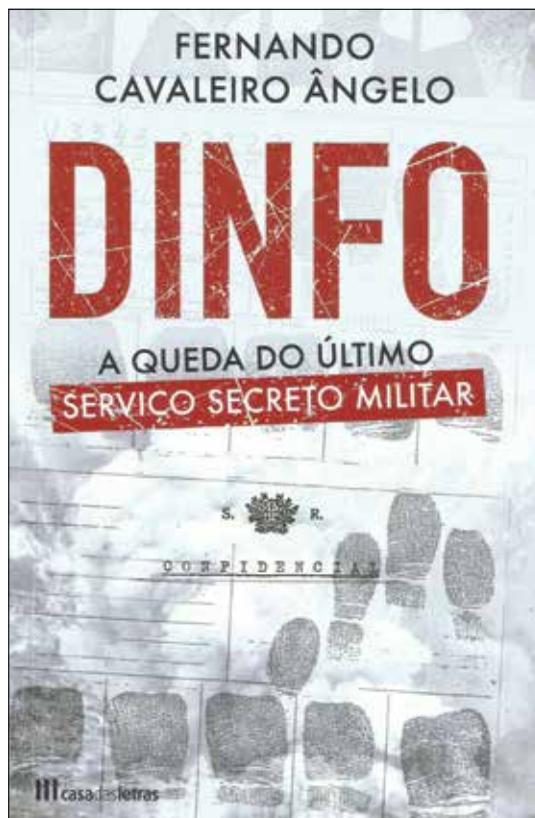
Os nossos parabéns ao Cte. Cavaleiro Ângelo pelo seu excelente contributo!

Este livro encontra-se à venda no mercado livreiro clássico e *online*, pelo preço de 18€.

O.T.O.

OBSERVAÇÃO:

O autor deste texto não segue o novo acordo ortográfico.



A Revista de Marinha há mais de oitenta anos... nº 78

O número da revista que hoje comentamos, referido a 10 de abril de 1940, faz capa com a *velha SAGRES*, com a legenda ... *um navio de paz num mar de guerra*.

A abrir, a “crónica da situação internacional”, assinada por Francisco Velloso, que aborda dois temas; a visita à Europa de Sumner Welles, um emissário do Presidente Roosevelt que veio sondar as possibilidades de se conseguir um armistício e os apetites de Moscovo relativamente à província romena da Bessarábia, entrando em conflito com os interesses alemães e italianos.

A seguir, um artigo não assinado, retirado provavelmente da imprensa britânica, intitulado “Uma visita ao ALTMARK encajado no fjord de Jossling depois da enérgica ação da Armada Inglesa”. Ao que parece terão sido desmontadas em segredo as peças de artilharia que tinha a bordo para acentuar junto da imprensa de países neutros o seu carácter inofensivo ...

Noutro artigo não assinado dá-se nota da viagem do QUEEN ELIZABETH, um paquete de 85.000 tons de deslocamento, que acabado de construir nos Estaleiros John Brown, nas margens do Clyde, rumou à segura Nova Iorque numa viagem a alta velocidade e só com escolta em parte do percurso.

O cruzeiro do N.E. SAGRES, a que se alude na capa, é objeto de uma reportagem ilustrada. Tratou-se de um cruzeiro de cinco meses a Cabo Verde e ao Brasil em viagem de instrução de cadetes e alunos marinheiros. Numa viagem de 150 dias, o

navio percorreu 7.450 mi em 75 dias de mar, quase sempre à vela. Sob o comando do CTeN Eduardo Pereira Viana embarcou 35 cadetes e 91 alunos marinheiros, tendo a bordo um total de 312 elementos. O navio escalou no Brasil a cidade de Recife,

o que permitiu o contacto com a colónia portuguesa de Pernambuco que ... *recebeu entusiasticamente os marinheiros compatriotas*.

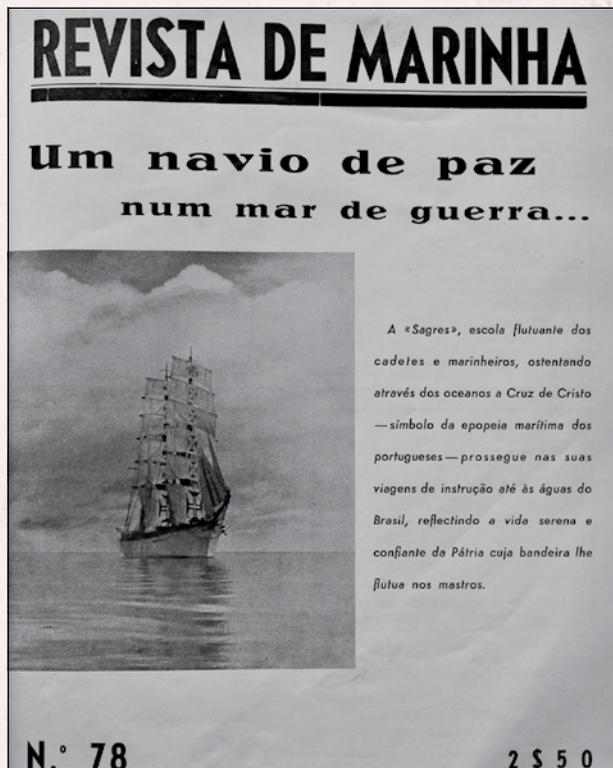
Na rúbrica “A guerra no mar – os acontecimentos enumerados e resumidos dia a dia” são descritos eventos ocorridos entre 27 fev e 6 mar; muitos navios afundados por colisões com minas, entre os quais diversos navios neutros, numerosos torpedeamentos e pretensos afundamentos de submarinos alemães. Curioso o torpedeamento do navio-tanque IMPERIAL TRANSPORT que perdeu toda a proa e que mesmo assim conseguiu chegar a porto de salvamento!

Uma notícia ilustrada dá-nos conta de um jantar de homenagem ao Cte. João Cândido Vaz, que terminou as suas funções na Direção do Grémio dos Armadores de Navios de Pesca ao Bacalhau e onde a **RM** esteve representada pelo seu Diretor.

Por fim a rúbrica “Livros e outras publicações” com comentários e referências às obras

“História dos Desportos em Portugal”, “A guerra de Espanha – Operações Militares”, “O crime da Poça dos Feiticeiros”, o relatório de 1938 da Junta Central das Casas dos Pescadores e o Programa Oficial das Comemorações Centenárias Nacionais (1140 - 1640).

A. F.



Seaventy

É TEMPO DE REGRESSARMOS AO MAR!

Eventos para empresas apaixonadas pelo Mar!

www.seaventy.pt 916 190 092 info@seaventy.pt

Associação Economia Azul – Unidos pelo Mar

Portugal Marítimo na Costa Do Marfim

O desenvolvimento da cooperação internacional

No dia 20 de setembro de 2021, em Abidjan, o Dr Joseph BOGUIFO, presidente da FIPME - *FEDERATION IVOIRIENNE DES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES*, acompanhado de membros do seu gabinete, recebeu na sede da Federação o Sr. Dr. Miguel Corte-Real em representação da ASSOCIAÇÃO ECONOMIA AZUL – UNIDOS PELO MAR.

A FIPME é uma organização patronal que tem por objetivo, entre outros, unir numa federação os grupos profissionais ativos das PME, de estudar, propor e defender um ambiente administrativo, fiscal e económico favorável ao desenvolvimento das PME e de assegurar a representação das PME junto das autoridades governamentais.

Esse encontro inscreve-se na concretização de um processo de colaboração entre as duas organizações, e nele foi assinado um protocolo dando corpo a uma parceria com o objetivo de permitir a promoção das relações entre as empresas portuguesas e as da Costa do Marfim no domínio da Economia Azul e de trabalhar em conjunto para a sensibilização das empresas e empresários sobre o potencial da Economia do Mar

Este é um resultado do Portugal Marítimo que a Associação Economia Azul levou à Costa do Marfim, acompanhando algumas empresas portuguesas que pretendem avaliar as condições daquele mercado.

A FIPME solicitou e terá agora o apoio da Associação Economia Azul para se afirmar mais na área dos assuntos do mar junto das empresas e junto das autoridades da Costa do Marfim.

Os compromissos estabelecidos na generalidade foram:

- Promover o estabelecimento de rela-



ções entre as empresas dos dois países no domínio da economia azul

- Colaborar no desenvolvimento do potencial da Economia Azul na Costa do Marfim

- Apoiar as empresas locais no desen-



volvimento das atividades marítimas e da economia azul

- Acompanhar a FIPME no trabalho a desenvolver junto das autoridades locais para adotar e desenvolver a regulamentação da economia azul na Costa do Marfim

Na cerimónia, o representante da Associação Economia Azul referiu que era de toda a conveniência que este projeto fosse enquadrado numa parceria entre as organizações patronais do país, de forma a garantir o bom desenvolvimento da iniciativa e para garantir uma ligação mais forte entre as empresas dos dois países.

Para além de outras iniciativas, está a ser trabalhado um projeto a começar no município de Grand Bassam que inclui atividades semelhantes aos “Encontros do Mar” realizados em Portugal.

ASSINATURA DA REVISTA

Assinando a **Revista de Marinha** recebe o seu exemplar, em sua casa, a um preço mais económico. Envie-nos pelo correio um boletim de assinatura, acompanhado de um cheque ou vale de correio, à ordem da firma “ENN - Editora Náutica Nacional, Lda.”, ou faça uma transferência bancária para o nosso NIB no Banco Montepio 0036 0063 9910 0073 855 37, não esquecendo identificar-se. No nosso *site*, www.revistademarinha.com encontrará o modelo do impresso, que poderá imprimir. Contacte-nos para o 91 996 4738 ou 21 580 98 91 e para os e-mails: assinaturas@revistademarinha.com ou revistamarinha@gmail.com.

PREÇOS DAS ASSINATURAS DA REVISTA DE MARINHA 6 NÚMEROS (ANUAL)

Portugal	€ 32,50
Europa	€ 52,50
Extra-Europa	€ 57,50
PDF (digital)	€ 20,00

Ano 2022



-  Navegação e comunicações
-  Instalação e manutenção
-  Inspeções de equipamentos de navegação, rádio e VDR
-  Monitorização remota
-  Conectividade

A Radio Holland, globalmente reconhecida como fornecedora e prestadora de serviços de equipamentos NavCom, possui uma incomparável rede de filiais (mais de 80) para assistir o seu navio ao longo das rotas marítimas globais

Tel. +351 213 976 087 | E info.portugal@radioholland.com | www.radioholland.com



ABB Turbocharging + de 1200 técnicos dedicados a maximizar o valor do seu ativo.

Conhece o valor do Serviço da ABB Turbocharging? Com mais de 100 anos de experiência e especialização no fabrico e manutenção de turbocompressores ABB e mais de 1200 engenheiros e técnicos em todo o mundo, não restauramos apenas o desempenho original do seu turbocompressor ABB, melhoramos continuamente a sua eficiência para obter o valor máximo dos ativos.

abb.com/turbocharging

ABB