

REVISTA DO CLUBE DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE



NR. 90
JANEIRO/FEVEREIRO/DE 2009



Resíduos de Hidrocarbonetos de Navios (Disposal of ship's waste by lorry tankers)

- Águas oleosas (Bilge waters)
- Lamas oleosas (Sludge)
- Bancas contaminadas (Contaminated bunkers)
- Óleos usados (Dirty oil)
- Águas sanitárias (Sewage)
- Lixos domésticos (Garbage)
- Limpezas industriais (Industrial cleanness)



A Auto-Vila, SA tem por missão garantir uma gestão dos resíduos industriais que satisfaça e exceda os requisitos dos clientes e que contribua para o desenvolvimento sustentável, através da melhoria contínua dos seus processos e implementação das melhores técnicas disponíveis.

Telef. 21 949 92 80 - Fax 21 949 92 53 - e-mail: maritima@auto-vila.pt

Uma Empresa do Grupo **EGEO**



Líder Mundial em Tintas para

MARINHA
PROTECÇÃO INDUSTRIAL
IATES
TINTAS EM PÓ

International Paint Ibéria, Lda.

Quinta da Bassaqueira, EN 10
Apartado 37
2925-511 AZEITÃO
Tel.: 212 199 100
Fax: 212 199 129
www.internationalpaint.com

**International
Interpon**

**COM 9 TERMINAIS
E UMA FROTA DE 38 NAVIOS**

Transportamos mais de 28 milhões de passageiros e
37 mil veículos em 172 mil viagens por ano.



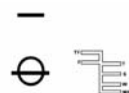
Informações - Informations

tel. phone (+351) 210 422 400 Fax (+351) 210 422 499
www.transtejo.pt



Montijo · Terreiro do Paço · Barreiro · Terreiro do Paço
Seixal · Terreiro do Paço · Cacilhas · Cais do Sodré
Trafaria · Porto Brandão · Belém

Bordo Livre

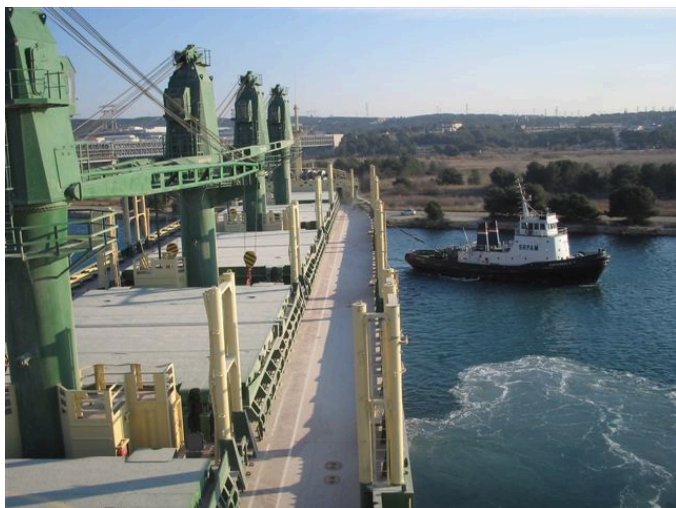


Nº 90

Janeiro/Fevereiro de 2009

EDITORIAL

EXPORTAR O MAR, A MAIS URGENTE OBRA PÚBLICA



O Presidente da República sublinhou na sua mensagem de Ano Novo que Portugal terá, no aumento das exportações, um dos trunfos para vencer a grave crise económica que se está a abater sobre todos nós.

Sabemos que nos endividamos cada vez mais no estrangeiro, ao exportar cada vez menos do que se importa.

Será nas actividades do Mar que o nosso País poderá, em pouco tempo, se lançarmos mãos à obra, encontrar as riquezas para exportar que nos salvem dum naufrágio.

O MAR está à porta dos portugueses.

As actividades a ele inerentes podem minguar, crescer, paralisar, reduzir-se ou imobilizar-se, mas o MAR está e estará sempre no mesmo local. Não se desmonta, não vai à falência, não se embala e transfere para países do terceiro mundo, não parte à procura de mão-de-obra barata; está lá sempre à nossa espera, a aguarda que lhe capturem as suas potencialidades.

O País encontra-se sobre um precipício e nele cairá se não ampliar rapidamente as suas exportações. E essa ampliação só será alcançada se os estrangeiros as quiserem comprar. E só comprem aquilo que não tiverem melhor e mais barato. E o que fazer para tal objectivo?

Investir nas actividades e produtos inerentes ao MAR onde seja urgente, a saber:

— **O Turismo** – O turismo de qualidade, de apetência, de satisfação e prazer. No lazer, no entretenimento, no ambiente da natureza, nos desportos náuticos, enfim na valorização e desenvolvimento harmonizado e sustentado de todas as estruturas que na beira-mar e na orla costeira podem atrair os visitantes e deixar neles o gosto de voltar.

— **Os Portos** – Os nossos seis portos principais devem ser adaptados, equipados e preparados para as actividades da nova geração dos grandes navios. Rentabilizados na mobilidade das mercadorias e dos turistas que por eles passem ou que possam ser transferidas para portos estrangeiros (exportadas) restaurando e modernizando as degradadas estruturas e vias de comunicação. Ampliados nas suas ofertas de docas e marinas de recreio.

— **As Pescas** – As pescas podem e devem, dentro dos condicionamentos da EU, orientar-se para as espécies de maior valor rentabilizando todos os seus produtos no maior aplicação possível ao acondicionamento (conservas e outros em imagens atractivas) para exportação.

Modernizar as suas frotas. Valorizar as suas tripulações. Minimizar os desperdícios. Aperfeiçoar a manutenção, conservação e reparação das unidades e das artes.

Continua na pag. 5

SUMÁRIO

	Pag.
• Editorial	3
• Notícias Soltas.....	4
• <i>continuação</i>	5
• Marinha de Pesca	6
• Reflexão sobre os EMM.....	8
• A MM no sec. XX	9
• Náutica de Recreio.....	12
• Várias	14
• Navios da Armada na GG....	15

Ficha Técnica: Publicação Bimestral – Distribuição gratuita aos sócios do COMM.

Propriedade: CLUBE DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE.

Tv. S. João da Praça nº 21 – 1100-522 Lisboa **Tel./Fax:** 218880781

E-mail: comm@sapo.pt • **Web site:** www.comm-pt.org

Reg. Publ. Nº 11 7898

gal Nº 84 303 **Correio Edito-**

rial: Despacho DE02022006/ATO/RBE

Director: Daniel C. de Spínola Pitta **Tipografia:** SocTip – Sociedade Tipográfica, SA

Colaboraram neste número: Alberto Fontes, Joaquim Ferreira da Silva; Amélia Loja e José Rasquinho.

Os artigos assinados expressam a opinião do autor, não necessariamente a posição da Direcção.

Capa: — N/M “ORIANA” – J. Rasquinho



FUNCIONAMENTO DA SEDE DO COMM

O horário de funcionamento é o seguinte, contando com a colaboração do **Sr. João Piteira**:

- Às 2^a, 3^a, 4^a e 6^a feira: — das **15:00 às 18:00**
- À 5^a feira: — das **15:00 às 21:00**

Comparece e convive.

ACTUALIZAÇÃO DO SITE DO COMM

www.comm-pt.org

e dispõe de um *fórum de discussão*.

Põe as tuas questões, dá as tuas opiniões e sugestões.

Faz-te ouvir

DELEGAÇÃO DO PORTO

Nas 3^{as} quartas-feiras de cada mês, os sócios da região Norte juntam-se para uma boa cavaqueira durante um almoço

Se és do Norte, aparece

A organização está a cargo do **Cte. António Ferreira**

Tlm: 91 905 08 24

asilva_ferreira@hotmail.com

CONDIÇÕES LABORAIS DOS MARINHEIROS EUROPEUS TÊM NOVA DIRECTIVA

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA (UE) aprovou uma nova Directiva sobre as condições laborais dos marinheiros embarcados em navios de pavilhão comunitário, que afecta cerca de 300 000 trabalhadores. A **Directiva de Transporte Marítimo** adopta os parâmetros acordados internacionalmente pela ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO em 2006, e foi proposta no passado mês de Julho como parte da renovada agenda social. O documento estabelece a melhoria das condições sociais, de trabalho, o direito de repatriamento, carreiras profissionais, facilidades de alojamento e comida, protecção da saúde e segurança laboral, direito ao descanso, entre outros assuntos.

TONNAGE TAX TAMBÉM NA ÁFRICA DO SUL

O ministério do Tesouro sul-africano apresentou um plano para introduzir o regime fiscal conhecido por "**tonnage tax**" na Marinha Mercante do país, seguindo a iniciativa da grande maioria dos países europeus, igualmente atentos à necessidade de manter competitivos os respectivos registos nacionais. Trata-se de uma tentativa de facilitar a actividade no longo termo, diz a nota do governo sul-africano, acrescentando que a taxa sobre a tonnage irá integrar a "MARITIME TRANSPORT AGENDA: 2010", com que as autoridades pretendem combater o declínio da actividade naquele país da África Austral.

A África do Sul deverá adoptar um regime baseado no modelo holandês, que se caracteriza pela simplicidade do ponto de vista estrutural e administrativo. A TONNAGE TAX é a principal ferramenta de defesa do próprio registo, adoptada pelos países de tradição marítima. Na Europa, a excepção à sua aplicação é Portugal, apesar dos insistentes pedidos dos armadores nacionais.

(continuação da pag. 3)

— **Os Estaleiros** – Os estaleiros quer de construção quer de reparação naval devem ser ampliados e equipados de modo a construir rapidamente unidades modernas e competitivas para o comércio marítimo, para as pescas e para o recreio. Com especial incidência na procura dos mercados dos países da CPLP.

Exportar um navio equilibra tanto a balança de pagamentos como exportar 10 000 carros.

AS INVESTIGAÇÕES E CONHECIMENTO CIENTÍFICO DAS CIÊNCIAS DO MAR

• As Ciências do MAR e os organismos que as dinamizam devem receber melhores meios humanos de investigação e ensino, melhores equipamentos laboratoriais e ficar mais facilitados a todos os elementos estrangeiros que os desejarem frequentar de modo a se alcançarem nas suas instalações os mais actualizados estudos e investigações nas Ciências Marinhas.

— **As Riquezas dos Fundos Marinhos** – A actividades de pesquisa aos fundos do Mar devem incidir num rápido planeamento das riquezas minerais nele

existentes; nas riquezas arqueológicas e na capacidade de das actividades subaquáticas desde as científicas até às de cinema e de vídeo.

Para levar à prática a execução de todas as actividades, acima referenciadas, deve ser instituída UMA LISTAGEM urgente das mesmas (quer públicas quer privadas) e constituído um Fundo de pelo menos 20 mil milhões de Euros que seriam atribuídos de acordo com a ordem prioritária da referida lista das obras públicas rentáveis e de garantia sustentável futura aos empregos a criar.

De imediato os projectos do TGV, do novo aeroporto de Lisboa, da 3ª travessia do Tejo, e das autoestradas planeadas, para menos de 100 quilómetros das existentes, seriam colocados no final da referida LISTAGEM.

Se conhecerem outro projecto para melhor e mais rapidamente reduzir o tremendo défice comercial que nos vai afogar a todos apresentem-no.

Está nas vossas mãos. **Joaquim Ferreira da Silva**
Capitão da Marinha Mercante

JORNADAS TÉCNICAS

No passado dia 10 de Dezembro realizou-se a primeira duma série de **JORNADAS TÉCNICAS**, sob o tema **CLASSIFICAÇÃO E CERTIFICAÇÃO DE NAVIOS**, cujo orador foi o Senhor **Jorge Miret Sau**, *Principal Surveyor for Portugal do Lloyd's Register of Shipping*.

O Lloyd's Register nasceu num *pub* Londrino do sec. XVI, cujo proprietário era o Edward Lloyd. Outras organizações também lá começaram, como o Lloyd's of London, no mercado internacional de seguros. Edward Lloyd, no seu *pub*, ajudou a sua clientela da indústria naval, proporcionando a troca de informações do foro marítimo, imprimindo uma folha com todas as notícias que ouvia.

Em 1760, um grupo de clientes do *pub* do Sr. Lloyd, criou a primeira Sociedade de Registo de Navios, tendo-se em 1764 efectuado o primeiro, em cujo registo ainda se podem ler as condições contratuais entre o segurador e o segurado, obrigando os navios a obedecerem às normas de segurança estipuladas pela Sociedade Classificadora então criada.

Em 1834, a Sociedade criada em 1760 foi reconstituída como a Lloyd's Register das Companhias de Navegação Britânica e Estrangeiras, sendo publicadas as primeiras Regras para a Classificação de Navios.

Em 1852, a Organização abriu seu primeiro escritório no exterior, no Canadá, e outros escritórios se seguiram ao redor do mundo.

Em 1900 começaram-se a aplicar os conhecimentos, desenvolvidos no meio da indústria marítima, noutros sectores industriais, de que hoje resulta numa vasta

área abrangente de intervenção certificadora e classificadora.

O objectivo é ser uma entidade imparcial na escolha, ajudando a tornar o mundo um lugar mais seguro e mais protegido.

O grupo LLOYD'S REGISTER é uma organização que trabalha para desenvolver, não só os activos marítimos, mas também os terrestres e aéreos, certificando-se que estes cumprem com as regras, de modo a que trabalhem com segurança, salvaguardando vidas e bens.

Para atingir tal desiderato, defendem e aplicam normas técnicas de elevado nível de concepção, quer no âmbito do fabrico, construção, manutenção, operação e desempenho, nos mais variados sectores, sobretudo no âmbito marítimo, o beneficia as empresas certificadas.

Vidas e meios de subsistência dependem dos sistemas de qualidade os quais tornam os navios, estradas, viaturas, caminho-de-ferro e aviões num meio de transporte seguro, em que um elevado nível técnico de projecto, fabricação, construção, manutenção, operação e desempenho, tem como finalidade o incremento da segurança de vidas e bens no mar, na terra e no ar.

Para tal promove um avançado ensino público em transporte e engenharia e outras disciplinas tecnológicas, realizando e apoiando a investigação bem como a publicação dos resultados úteis das investigações, oferecendo treino e actividades relacionadas.

ENSINO SUPERIOR NÁUTICO – PESCAS

O primeiro passo para a convergência europeia em matéria de educação superior, aconteceu em Maio 1998, com a assinatura da Declaração de *SORBONE* por parte da França, Alemanha, Itália e Reino Unido. A esta iniciativa se vieram a juntar os 29 estados europeus, quando os Ministros da Educação subscreveram em Junho 1999 a Declaração de Bolonha. Deuse assim início ao Processo de construção do Espaço Europeu de Educação Superior – EEES, vulgo PROCESSO DE BOLONHA, que se vem a desenvolver com posteriores conferências ministeriais: Praga 2001, Berlim 2003, Bergen 2005, Londres 2007 e com a que ocorrerá em breve em Louvain-la-Neuve em 2009.

O Processo de Bolonha assenta na autonomia institucional, na liberdade académica, na igualdade de oportunidades e nos princípios democráticos, estendendo-se actualmente a mais de 45 Estados, tendo como objectivo fundamental a adopção de um sistema flexível de cursos, compreensível e comparável, que facilite o reconhecimento das titulações e em consequência, a mobilidade dos estudantes e a sua integração no mercado de trabalho único, fortalecendo além disso a competitividade internacional do sistema de educação superior europeu.

O horizonte temporal para a plena execução deste



BORDO LIVRE | Janeiro/Fevereiro 2009

espaço, está fixado para o ano de 2010.

A ESCOLA SUPERIOR NÁUTICA INFANTE D. HENRIQUE que além doutros Oficiais, forma os Oficiais para a Marinha de Pesca, tem implementado o Processo de Bolonha e ao redesenhar os programas formativos e as metodologias docentes, garantiu a qualidade da formação de forma a permitir o reconhecimento mutuo de títulos em toda a Europa, incrementando assim as oportunidades laborais dos estudantes e favorecendo a sua mobilidade.

POLÍTICA COMUM DE PESCAS

Sem um controlo eficaz, as regras não podem produzir os efeitos esperados: é esta a situação que se tem verificado na Política Comum de Pesca. O estado dos recursos *haliêuticos* é cada vez mais preocupante e o sector enfrenta grandes dificuldades económicas. Uma das causas desta situação é a falta de controlos suficientemente eficazes e de sanções dissuasivas para aqueles que infringem as regras. Se nada for feito os cientistas avançam com o cenário de em 2048 os principais bancos pesqueiros estarem esgotados.

A reforma do sistema de controlo, prevê a reorientação de uma parte significativa dos meios consagrados às inspecções para as actividades terrestres do sector, sem todavia desinvestir nas inspecções no mar que continuarão com vista a assegurar um controlo contínuo desde as redes de pesca até à mesa. Assim será implementado um sistema de “licença com pontos”: a cada infracção grave, será retirado um determinado número de pontos que, em caso de infracções recorrentes, poderá levar à suspensão da licença de pesca ou até mesmo à retirada permanente da mesma. Os inspectores encarregues do controlo das pescas operam a três níveis diferentes: nos Estados-Membros, no seio da Agência Comunitária de Controlo das Pescas e no seio da Comissão Europeia. Com a reforma do sistema de controlo, o papel dos inspectores da Comissão e da Agência será reforçado, podendo conduzir as suas próprias investigações e operações de controlo, por sua vez o papel dos inspectores nacionais tornar-se-á mais estratégico, sendo mais eficazes e com maior planeamento. Visa-se assim definir a quantidade de peixe autorizada a ser pescada e por quem.

NOTÍCIAS SOLTAS

- AQUAMUSEU do Rio Minho, localizado em Vila Nova de Cerveira, na zona do Parque de Lazer do Castelinho.

De referir que para além de em aquários poderem ser vistas as espécies do Rio Minho, os visitantes fazem um percurso que simula a descida do rio desde a nascente até à foz.

- S. Tomé e Príncipe e Brasil assinaram acordos de cooperação na área da educação e pescas.
- Na Região Autónoma da Madeira na área junto às

Selvagens, continua proibida a pesca, desde que uma biotoxina libertada por algas, em Julho 2008, provocou num grupo de pescadores que consumiram peixes daquelas águas, distúrbios gástricos e neurológicos.

- A TIMAR-CULTURA EM ÁGUA sediada em Tavira, uma das maiores aquaculturas do Algarve, entrou em processo de insolvência e quinze milhões de douradas podem morrer nos tanques. A administração da empresa reconhece as dificuldades financeiras que são atribuídas à quebra do mercado espanhol, onde a empresa vendia 75 % da sua produção.

- Navio expulso da frota portuguesa por pesca ilegal de atum vermelho.


O “Falmouth Bay” que estava registado no Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR) e que era propriedade de uma empresa do Panamá, ao ser alvo de uma inspecção em alto mar, foi-lhe confirmado o transporte de jaulas para “quintas” de engorda de atum vermelho, tipo de pesca que está proibida. Numa decisão inédita em Portugal: foi retirada a bandeira portuguesa e cancelado o registo na frota nacional de um barco rebocador por desenvolver actividades de pesca ilegal do atum vermelho no Mediterrâneo, perdendo os direitos de Portugal e Comunitários de exploração dos mares e oceanos.

- O “Santa Maria Manuela” saiu de Aveiro a reboque para a FACTORIA NAVAL DE MARIN na Galiza e voltará a Aveiro em Outubro 2009 para acabamentos, ficando então pronto a navegar sem limitações de navegação.

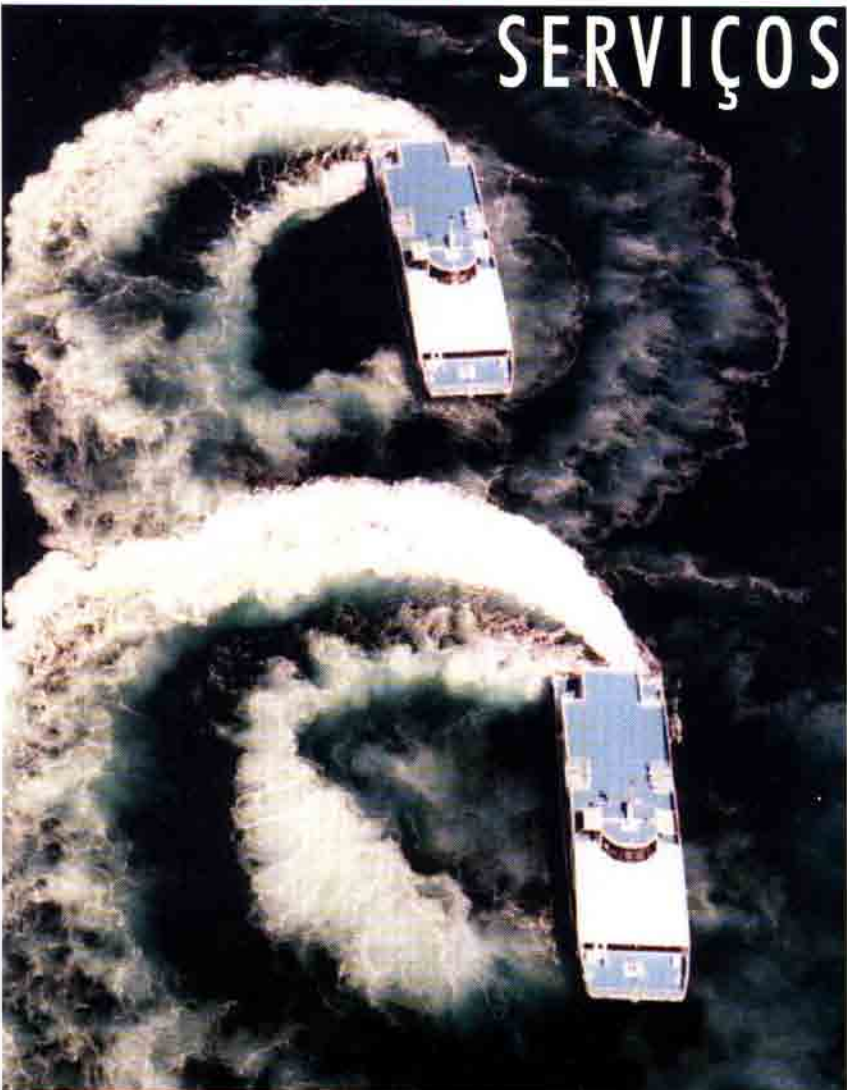
- **Comidas Marinheiras** – 1º jantar a bordo do “Gil Eannes” em viagem de Viana do Castelo para Lisboa, a 24 Abril de 1955:

NO MAR OU EM TERRA
ASSEGURAMOS OS MELHORES

SCMA
SHIPING CONSULTANCY
MANAGEMENT



SERVIÇOS



criamos Soluções dinamizamos Contactos estipulamos Metas cumprimos Acções

SCMA - Sociedade de Consultoria Marítima Lda, Edif. Liscofr - Rua de Alcântara, 1200 - 152 Lisboa • E-mail: scma@scma-rl.com • www.shipingconsult.com • Telf: +351 21 391 02 90 Fax 00 351 21 398 41 01

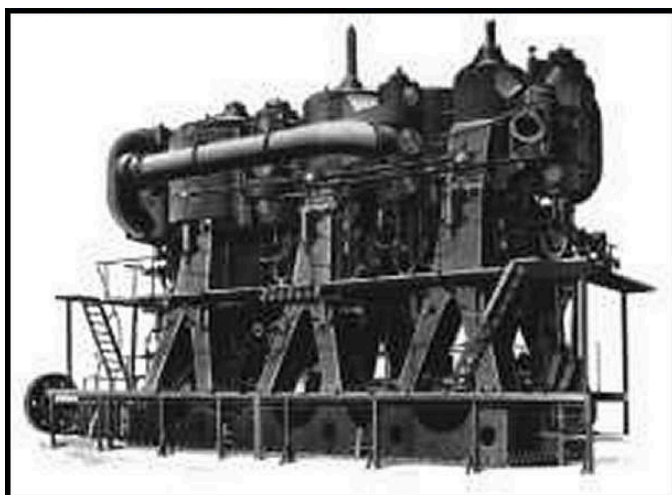
EMENTA

- Canja Americana
- Medalhões de Lagosta à Luzitãna
- Frangos em Cocote
- Negrita à Napolitana
- Fruta
- Café
- Vinhos: tinto, branco e conhaque

Alberto Fontes



REFLEXÃO SOBRE A ENGENHARIA DE MÁQUINAS MARÍTIMAS



Decorreu no passado dia vinte e um de Maio na ESCOLA NÁUTICA INFANTE D. HENRIQUE (**ENIDH**) uma workshop organizada pelo Departamento de Máquinas Marítimas (**DMM**) em que se pretendeu efectuar uma reflexão sobre a Engenharia de Máquinas Marítimas (**EMM**), ao longo do tempo. A constituição do painel de convidados pretendeu contemplar duas vertentes, uma de carácter institucional, com as organizações que tradicionalmente representam no mercado de trabalho os diplomados em **EMM** e uma outra vertente com ex-alunos da **ENIDH** (e do **DMM**) e actuais Engenheiros de Máquinas Marítimas.

No âmbito da vertente institucional estiveram presentes a Associação Nacional de Engenheiros Técnicos, o Sindicato dos Engenheiros da Marinha Mercante e o Sindicato dos Oficiais e Engenheiros Maquinistas da Marinha Mercante, representados, respectivamente, pelo Eng. Augusto Guedes, pelo Eng. João de Deus Pires e pelo Eng. Rogério Pinto. Na sua qualidade de ex-alunos estiveram presentes a Eng.^a Luísa Pereira e o Eng. Miguel Ferro. Os assuntos debatidos incidiram, tal como se pretendia, num espectro temporal amplo, tendo sido realçada a importância que os diplomados em **EMM** tiveram no lançamento e no desenvolvimento de diversos sectores industriais do país, muito para além da sua actividade enquanto Oficiais de Máquinas Marítimas a bordo. Uma das razões apontadas para este facto relaciona-se com o sucesso do binómio formação inicial / aquisição de competências profissionais a bordo. A adequação e organização das matérias curriculares e da sua estrutura, conjuntamente com a qualificação do corpo docente que as sustentam, associadas à experiência adquirida em contexto de trabalho, foram referenciados como factores de diferenciação dos Engenheiros de Máquinas Marítimas relativamente a outros profissionais de Engenharia. Estes factores foram ainda enfatizados

como razões para a capacidade de adaptação dos **EMM** nos múltiplos sectores de actividade. A inevitabilidade da globalização, a que estes profissionais desde sempre se viram associados, muito contribuiu para o delinear das características de um perfil profissional multifacetado e com elevada adaptabilidade.

Sendo reconhecido que a vocação primordial de um aluno que termina a sua licenciatura em **EMM** é o Mar, é igualmente unânime que existem desde há alguns anos dificuldades no sector dos transportes marítimos, que condicionam largamente a atractividade do mesmo aos recém-licenciados. A redução dos recursos humanos envolvidos neste sector, a situação da frota nacional e a existência de uma maioria de navios em bandeira de conveniência, são apontados como alguns desses factores. Apesar da elevada empregabilidade dos **EMM**, que se reconhece unanimemente, é de registar com preocupação a qualidade do emprego, designadamente no que se refere à precariedade desse emprego, bem como às condições de trabalho, níveis remuneratórios e segurança social.

Este diagnóstico da formação no sector dos transportes marítimos, não é contudo exclusivo nacional, existindo claramente na Europa a consciência da necessidade de minimizar estes factores negativos. Adicionalmente, é reconhecido que o reforço do transporte marítimo de longa e curta distância (**TMCD**), poderá contribuir para os necessários equilíbrio e sustentabilidade entre o desenvolvimento económico e o respeito pelo ambiente e observância de condições de segurança. É portanto fundamental que as entidades e organizações competentes se debrucem sobre os problemas existentes na perspectiva da desejável consolidação do designado "**cluster**" do Mar. A promoção da internacionalização da **ENIDH**, bem como a necessidade de um plano estratégico que permita rentabilizar o conhecimento existente e a capacidade instalada para a formação de Engenheiros de Máquinas Marítimas, são considerados vectores fundamentais de desenvolvimento, a prosseguir.

O "**cluster**" do Mar só será uma realidade na sua plenitude, se entre outros aspectos, as suas vertentes formação, investigação e desenvolvimento, forem enquadradas através de políticas expansionistas, que promovendo uma atitude dinâmica na identificação e na exploração de oportunidades de intervenção da **ENIDH**, possibilitem uma utilização racional dos recursos existentes e das suas qualificações científicas e técnicas.

Amélia Loja
in Transportes em Revista





Para se compreender este artigo é necessário ter presentes os artigos inseridos nos números 84 e 87 da revista do COMM, com os títulos, respectivamente, “Memorial – Liga Naval Portuguesa” e “Mitos, Ideias Feitas e Bodes Expiatórios”.

Este artigo pretende ser uma resposta opinativa ao artigo inserido na revista nº.87, supracitada.

As opiniões valem o que valem e se estou de acordo com algumas passagens do artigo supracitado, há outras em que estou em desacordo e outras em que sou complacente, tendo em conta as circunstâncias em que aconteceram.

O autor do artigo em apreço, em estilo panfletário, para defender exaustivamente a I República baseou-se em dois livros para criticar a Monarquia e tentar demonstrar, dogmaticamente, que a República é a melhor forma de governar os povos.

A I República, de triste figura e memória, não serve nem histórica nem politicamente de exemplo. É um caso para esquecer, porque envergonha os portugueses.

Não tenho procuração nem da Monarquia nem da República para sustentar as suas defesas. Procuo analisar os factos históricos no seu contexto e na conjuntura em que esses factos ocorrem, tendo em conta, também, os usos e costumes da época e da cultura intrínseca do povo que os originou, cotejando-os com várias fontes, quando possível, para poder fazer análises cristalinas, inodoras e incolores, portanto, isentas de conotações políticas e/ou partidárias.

Não interessa se a instituição que governa um país é uma Monarquia ou uma República. O governo de uma nação depende das qualidades inerentes dos governantes e do povo que é governado.

Com um povo ignorante, indisciplinado, com pouca apetência para o trabalho, pouco honesto e egoísta, não é possível construir uma grande nação. Os governantes são um produto que emana do povo que forma a nação, com a sua cultura própria, e, por conseguinte, raras vezes diferentes desse povo.

Para criticar é preciso compreender as situações.

A I REPÚBLICA E A MARINHA MERCANTE

O artigo da revista nº. 87 do COMM refere-se aos bons officios da I República em apoiar a constituição das companhias de navegação SG, CCN e CNCA., mas olvidou a mais importante de todas elas em número de navios, os TME, acrónimo de Transportes Marítimos de Estado, que seria melhor designado por “Transportes Marítimos do Escândalo”.

No início da I GG havia 70 navios alemães e 2 austro-húngaros estacionados em portos portugueses, do Continente, colónias e ilhas adjacentes. Só em Lisboa havia 35 navios em franquia.

Na época, Portugal dispunha de 33 navios de longo curso aptos a navegar, mas insuficientes para transportar as mercadorias de que precisávamos e manter as ligações Marítimas regulares com os nossos vastos territórios.

As Marinhas estrangeiras, que nos serviam, tinham sido mobilizadas pelos respectivos almirantados.

Perante tal desiderato, o governo português tentou negociar, em vão, a compra daqueles navios.

O governo inglês, habituado de longa data a fazer chorudos negócios com Portugal, sugeriu a Portugal que os navios fossem requisitados para serem usados por ambos os países.

O governo português, temendo as represálias que daí podiam advir, por parte da Alemanha, refreou os desígnios dos ingleses, mas, perante a insistência dos súbditos de Sua Majestade, cedeu.

Com a publicação do Decreto nº. 2 229, de 17/02/1916, foram requisitados os navios alemães e austro-húngaros estacionados em portos portugueses.

Face à atitude do governo português, a Alemanha, sentindo-se ultrajada, declarou guerra a Portugal.

A 18/02/1916 é nomeada a Comissão Administrativa dos Serviços de Transportes Marítimos, para gerir aquela vasta frota de 72 navios, fundando-se a companhia de navegação denominada Transportes Marítimos do Estado.

Acabava, assim, de ser publicado o “Despacho nº. 000” da I República, que iria desbaratar um riquíssimo património e lucros cessantes, cujos montantes elevadíssimos ainda hoje, ao valor actual, impressionam.

Entretanto, é estabelecido um protocolo entre os governos de Portugal e Inglaterra para serem afretados 80% dos navios daquela frota, tendo o governo inglês nomeado a companhia Furness, Withy & Co. para gestora de negócios, em representação do governo inglês, e ficando a Casa Torlades de Lisboa como intermediária de negócios por parte de Portugal.

Os navios foram afretados à razão de £ 0-14-3 (catorze *schillings* e três *pençe*, sendo que 1 libra esterlina equivale a 20 *schillings* e 1 *schilling* a 12

pence), por TAB e por mês, que era cerca de metade do preço de mercado, à época, tendo no entanto evoluído, rapidamente, para valores mais elevados, devido à conjuntura originada pela I GG.

Os ingleses, que sabiam muito bem zelarem pelos seus interesses, logo afretaram parte daquela tonelagem à França à razão de 50 *schillings* por TAB e por mês, e aos EUA a 160 dólares por TAB em *time charter*.

Com este péssimo negócio, os TME, que é o mesmo que dizer o País, perderam o expressivo montante de três milhões 839 mil e 917 libras esterlinas.

Os partidos da época serviram-se deste escândalo para lavarem a roupa suja e insinuar que os “boys” da Comissão não ficaram de mãos a abanar.

A toda-poderosa casa Furness tinha o privilégio de controlar totalmente os navios e equipá-los com as tripulações que bem entendesse, o que levou ao despedimento de Oficiais e tripulantes portugueses.

No contrato de afretamento tinham acordado que os navios deviam ser entregues seis meses após a guerra ter terminado, mas o contrato não foi cumprido; apenas dois navios chegaram a Portugal dentro do prazo estabelecido.

A Furness, Withy & Co., tendo em conta o óptimo negócio que tinha feito, perante um governo sem força e prestígio, protelou a entrega, devolvendo 16 navios durante o ano de 1920 e outros dois em Fevereiro de 1921.

Os navios chegaram em deplorável estado de conservação devido à intensa utilização e nenhuma manutenção. Um paquete foi posto a transportar cavalos e os navios “Fernão Veloso” e “S. Vicente” estavam em tal estado que, para regressar a Portugal pelos seus próprios meios, permaneceram em França para reparação, que na época ascendeu a 1 000 contos (actualmente o equivalente a 3 845 732 euros), e quando chegaram a Portugal, para poderem operar convenientemente, foram expendidos mais 1 280 contos (actualmente o equivalente a 4 922 536 euros).

O deputado Dr. Paulo Cancela de Abreu apresentou um protesto no Parlamento, criticando o contrato desastroso de afretamento dos navios dos TME que, segundo ele, acarretou para o Estado um prejuízo de 500 000 contos, ao câmbio de 1922, actualmente qualquer coisa como 6 302 581 euros.

Os navios, após o armistício e sob a administração dos TME, foram entregues aos agentes espalhados pelo Mundo, para serem explorados a seu belo prazer.

O agente geral de França burlou o Estado Português em 1 075 711 francos. A agência de Buenos Aires chegou a dever 15 000 libras esterlinas. A agência de Nova Iorque devia dezenas de milhar de dólares, sem ser exigido o seu pagamento. A agência de Lourenço Marques devia 9 060 contos, que actualmente equivaleriam a 16 856 276 euros.

O agente de Génova fretou o navio “Amarante”,



destinando-o ao tráfego entre Buenos Aires, Barcelona, Marselha e Génova, sem comunicar à sede dos TME a sua iniciativa.

A escrita dos TME era feita em papel avulso e a lápis, para ser corrigida a todo o momento.

O navio “Sines”, após a sua entrega pelos ingleses, escalou Cardiff e, como havia uma série de dívidas para saldar, foi arrestado, permanecendo largos meses naquele porto. A tripulação não recebia os seus vencimentos e, sem meios para subsistir, meteram terra no convés do navio e fizeram uma horta donde retiraram o seu sustento por algum tempo.

As tripulações portuguesas provocavam excessos nos portos por onde passavam, eram presos e extraditados com a proibição de voltarem àqueles portos.

Um fornecimento de carvão de 10 322 toneladas, no montante de 8 400 libras esterlinas, foi pago duas vezes a companhias diferentes.

Os fornecimentos dos navios eram feitos sem olhar à qualidade e quantidade e pagos a qualquer preço.

Os navios “Lima” e “Pangim” foram arrestados em Antuérpia, por falta de pagamento de um fornecimento de briquetes a um preço muito acima do corrente no mercado.

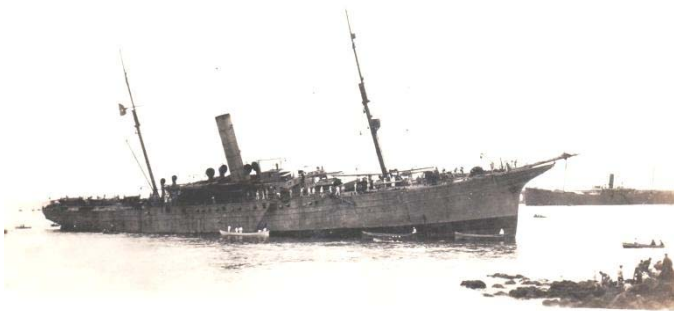
Era o “salve-se quem puder” e, no meio de tal anarquia, o comissário do navio “Porto” fez um desfalque, que consta de um processo que lhe foi instaurado, cujos montantes foram os seguintes: 18 810 libras esterlinas, 500 pesetas, 1 154 francos franceses, 1 675 francos belgas, 100 000 pesos uruguaios em ouro e 69 819\$69 escudos.

Noutro navio, em 1920, mais um desfalque, desta vez de 12 contos. Apurados os dois responsáveis, só um foi afastado de serviço, ficando a receber 280\$00 escudos (actualmente 1 077 euros) por mês, durante um ano.

Outro desfalque, desta vez de 70.000\$00 escudos (actualmente 269 201 euros). O autor foi condenado pelo tribunal à pena mínima.

No jornal “Pátria”, a propósito do que se passava a bordo dos navios da TME, o deputado Rosa Cabral escreveu:

“O criado não obedecia ao despenseiro, o despenseiro zombava do comissário e este cômico dos merecimentos, desobedecia ao Capitão”.



O atraso no pagamento dos salários ao pessoal de bordo chegava a atingir os oito meses.

Em 15/10/1921, o Estado Português devia aos TME montantes avultadíssimos, que atingiram os 4.081.332\$47 escudos (actualmente teriam o valor de 10 239 873 euros), 13 157 150 francos franceses, 207 000 libras esterlinas e 200 000 dólares.

Por incrível que pareça, este calote oficial e quase inacreditável era devido a montantes que os TME abonavam para pagamento de serviços do Estado.

Para espelhar a actuação escandalosa e impune da administração dos TME, que durou mais de seis anos e que, durante aquele período de tempo, foi tutelado por 26 ministros que nada fizeram para impedir todos estes desmandos, vejamos o que escrevia o jornal republicano “Imprensa da Manhã”:

“O Estado é de todos e aquilo que é de todos não é de ninguém. Que importa pois que corra bem ou mal? Esta filosofia tomou proporções escandalosas nos transportes Marítimos do Estado, porque, segundo o

que se diz, modificou-se ai um pouco: parece que cada qual imaginou que aquilo, que era de todos ou não era de ninguém, era seu.”

Ainda a propósito deste desregramento, o jornal “República” escrevia, assinado por Ribeiro de Carvalho: “Quem toma conta de um serviço para que não tem a menor competência, pratica sempre um acto de desonestidade. Esse indivíduo sendo incompetente, é sempre desonesto também. Mas nos Transportes Marítimos do Estado houve mais do que isso, houve mais do que a simples incompetência. Houve também uma tremenda imoralidade. O formidável *deficit* já conhecido prova que esses serviços estiveram a saque alguns anos. Verdadeiramente a saque. Não há expressões mais suaves para classificar aquilo.”

No jornal “A Noite”, de 2/06/1926, o insuspeitável Cunha Leal escrevia: “Praticam-se na Administração Pública factos escandalosos, que deram motivo a constantes campanhas de descrédito. Os Transportes Marítimos do Estado, os Bairros Sociais, a Exposição do Rio de Janeiro, para apenas citar os abusos, que mais fortemente impressionaram a opinião pública, converteram-se em montões de lama a emporcalhar o prestígio do Estado.”

Após a liquidação dos TME, em 1924, os navios que restaram, em boas condições de navegabilidade, foram integrados nas frotas da CNN, CCN, SG e Carregadores Açorianos. Os outros foram abatidos.

Para quê mais comentários?

Continua no próximo número
Joaquim Saltão



DOUROAZUL

DESCUBRA O QUE TEMOS PARA SI:
CULTURA, NATUREZA, RELIGIÃO ROMANCE!

Cruzeiros diários pelo Douro ou programas de 2 e 3 dias, com alojamento em hotéis de charme da região duriense.

Cruzeiros no Douro e na Costa Algarvia & Guadiana em barco hotel. Itinerários de luxo repletos de história e cultura.

Mas se prefere um programa mesmo, mesmo à sua medida, venha conhecer o nosso Douro Prestige.

Um serviço de excelência imaginado por si, preparado por nós. Um percurso de helicóptero pelo Douro, um brunch no nosso luxuoso iate, um piquenique idílico, uma prova gastronómica de elite ou um evento inesquecível... Celebre o Douro e no Douro!

BEM-VINDO A BORDO!

www.douroazul.pt

Porto - Rua de S. Francisco, 4 (junto à Igreja de S. Francisco)

Tel. 223 402 500

Empresa de Animação Turística - Alvará nº 88/2002 de 21/11 - DGTurismo



NAUTICAMPO – PARQUE DAS NAÇÕES

No dia 14 de Fevereiro 2009 foi levado a efeito pela ASSOCIAÇÃO NÁUTICA MARINA PARQUE DAS NAÇÕES uma conferência intitulada a SOBERANIA SOBRE OS SABERES.

Coube a introdução ao tema da conferência ao Presidente da ANMPN Eng. Paulo Andrade, que deu especial ênfase ao conjunto de medidas que podem contribuir para a dinamização de uma cultura náutica catalisadora do desenvolvimento do turismo e das zonas ribeirinhas, no aproveitamento da excepcionalidade das condições proporcionadas pelo estuário do Tejo. Seguiu-se o senhor professor Carvalho Rodrigues que intitulou a sua abordagem “A Soberania dos Saberes e a Marinha do Tejo”, da palestra apresentamos o intróito. Quem tem o Império e a Majestade sobre os saberes tem em si sossego. Contribui para o progresso. O progresso coalha-se em pequenos domínios de saber. Em muitos lugares, em algumas épocas, são escarnecidas e abandonadas as vocações soberanas consagradas ao saber. Nesta época, a da idade do entretenimento, faz-se troça dos saberes que, no final, regem e dominam. Na idade dos mercadores produzir indústria e fazer agricultura foram exilados. Mas do exílio regressam fazendo estourar a golpes as portas imensas da época das ilusões. Quem semeou ilusões, colheu frustrações. O estado emotivo não permite, hoje, raciocínios fortes e o abalo moral destruiu a soberania do pensamento. Neutralizou, restringiu, a acção. Poderoso Poder este da “Soberania sobre os Saberes”. No final, ao fim, tem a Supremacia. É que a “Soberania sobre os Saberes” não pode repartir-se. Não pode delegar-se. Pode-se multiplicar. Pode-se ensinar. Não tem apelação ou recurso. Mas pode aprender-se num curso. Dura a vida, o ciclo de aprender, a aprender a ser, a ser. No final, no fim, esse saber da “Soberania sobre os Saberes” é supremo. Tem Domínio. Não tem coacção alguma. Governa com absoluto poderio. Sem arbítrio. Sem fraqueza. É a Alma dos Povos. Na idade dos mercadores é uma sentença irrevogável. É decisiva. Tem a simpatia de ser protectora. Prevalece sobre a miséria. Transporta a liberdade. Vive em Paz. Não tem gosto alto. Não tem

soberba. Não semeia ilusões. Não colhe frustrações. Não é renunciável. É humilde. É a ciência da arte do artífice e do Arrais que faz “Marinha do Tejo”. É para a crise, o remédio soberano.

5ª REGATA ESCOLA NÁUTICA INFANTE D. HENRIQUE

O CLUBE DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE organiza, no estuário do Rio Tejo, no domingo 29 de Março 2009, a 5ª Regata Escola Náutica Infante D. Henrique destinada a embarcações de cruzeiro. Conta como em anos anteriores com o apoio da Associação Regional de Vela do Centro, da Associação Naval de Lisboa e da Associação Nacional de Cruzeiros. De referir que o COMM possibilita embarques em algumas embarcações de cruzeiro aos alunos da ENIDH.

Na sexta-feira, dia 3 de Abril 2009 o COMM levará a efeito no Auditório do IPTM no pólo da Escola Náutica em Paço de Arcos a FESTA NÁUTICA, este ano dedicada ao VTS Costeiro, e que terá o seguinte programa: — **17 horas** – SEMINÁRIO COMM – O VTS Costeiro - Cte Jacinto de Sousa; **18 horas** – Cerimónia da entrega dos prémios aos vencedores da Regata; **18:30 horas** refeição ligeira de *buffet* servido na sala de alunos da Escola Náutica.

VELA ADAPTADA

A vela adaptada (praticada por deficientes físicos ou mentais) está em expansão no nosso país proporcionando a muitos jovens e menos jovens a oportunidade

**Escola Superior Náutica
Infante D. Henrique**

5ª REGATA
COMM / ESNIH

Para embarcações
de cruzeiro ANC /
ORC / IRC / JOB35 /
ORC Club

29 Março 2009

Inscrições na Associação Regional de Vela do Centro,
na Associação Regional de Cruzeiros, ou
na Associação Naval de Lisboa
até às 19 horas do dia 28 de Março de 2009

SEMINÁRIO C.O.M.M.

O VTS costeiro

orador:
Cmt. Jacinto de Sousa

3 Abril 2009
17 Horas

local: Auditório do IPTM
- Centro de Contole de Trafego Marítimo e Costeiro -
Escola Superior Náutica Infante D. Henrique
Paço de Arcos - Oeiras



de praticar este desporto em condições de segurança. Este tipo de vela está a ser implementado em vários clubes náuticos do continente e ilhas e tem como suporte fundamental o trabalho voluntário para o aparelhar dos barcos, embarcar os nautas e monitorar os mesmos durante a prática.

O Centro Náutico do Clube de Paço de Arcos está na fase de criação de condições para passar a ter também uma secção de vela adaptada, necessitando de toda a ajuda que puder ser dispensada por quem possuindo tempo, vontade e conhecimentos de náutica de recreio em pequenas embarcações se disponham a auxiliá-los nesta obra.

Seria um prazer para o COMM saber que os nossos colegas reformados e amantes das coisas do Mar, residentes na localidade ou arredores se dispusessem a auxiliar esta instituição social, dedicada há longos anos à prática dos mais diversos desportos, a concretizar este desejo. Para quem desejar prestar a ajuda que vai ser necessária, deverá contactar o director Sr. João Martins, telefone móvel: 91 705 24 44, ou pelos normais contactos do Clube.

33ª TAÇA AMÉRICA

Finalmente foi anunciado que a 33ª edição da Taça América de vela vai realizar-se em Valência (Espanha), em 2010, com novos veleiros que serão conhecidos no inicio de Fevereiro. A organização da prova está ainda dependente da decisão de um tribunal de Nova Iorque onde decorre um litígio.

CAMPEONATO DO MUNDO DE UNIVERSIDADES EM VELA


Realizou – se no final de 2008 em La Trinité-Sur-Mer (França) o Mundial de Universidades, tendo ficado em primeiro lugar a Irlanda. Portugal foi quarto classificado sendo representado pela equipa da Universidade Técnica de Lisboa, com o timoneiro Francisco Lobato. De referir que a equipa de vela da Escola Náutica que em anos anteriores representou o nosso país nesta prova, ficou excluída da participação este ano, por não ter disputado o campeonato nacional de Universidades, prova cujo vencedor fica habilitado automaticamente a representar Portugal no campeonato mundial.

SALÃO NÁUTICO DE BARCELONA


A crise está instalada no sector em Espanha onde os principais estaleiros começam a adaptar a produção às novas realidades económicas. Alguns encerraram fábricas outros fazem redução da carga laboral em reflexo à quebra nas vendas que no final de 2008 era de 40 %.


O sector em Espanha gera um impacto económico directo de 1 057 milhões de euros e 15 000 postos de trabalho directos. A exposição, que representa 60% das vendas anuais em Espanha, este ano estendeu-se por cinco pavilhões, contudo parcialmente ocupados e, no pavilhão 1, grande parte dos expositores nada tinham a ver com a náutica de recreio. A mostra fluutuante no Port Vell apresentou 270 embarcações de grandes dimensões, entre eles, 40 “megaiates”.


Alberto Fontes



KNUDSEN
SUPPLIERS PORTUGAL

Bonded Stores:



Technical Stores:



Provisions:



Praça José Sebastião e Silva, Lote 21
Parque Industrial do Seixal
2840-0272 Aldeia de Paio Pires - PORTUGAL

Phone: (+351) 212 108 500
Fax: (+351) 212 108 522

e-mail: knudsen@knudsenhandlers.pt
Website: www.knudsenhandlers.pt

Members  INTERNATIONAL PORTAL ASSOCIATION

Drew Marine Representative 

Quality System 

RECONHECIMENTO DA SENHORA DONA CONCEIÇÃO

Sincero Agradecimento



"Para todos os meus meninos" fim de citação. Foram as palavras que ouvi na junta médica a que me submeti quando da aposentação e, para todos os meus amigos, alguns que nem conheço, venho agradecer, do fundo do meu coração, o acto carinhoso que me fizeram, é tão oportuno, foi na altura certa.

Acreditem o que sou devo-o à convivência que tive com todos durante quase 36 anos, não me arrependo de nada do que fiz em prol dos alunos da ENIDH.

Neste momento, aliás ao sair da Escola comecei a ficar mal de saúde, em confronto com problemas familiares, tenho passado bastante, o que nunca esperei, foi ser compensada desta forma.

Hoje sei o que é ter amigos do coração que se preocuparam tanto comigo, tudo o que possa ter feito foi sem esperar recompensa, mas lá diz o ditado "Deus quando fecha uma porta abre logo uma janela" antes de estar mal pratiquei voluntariado em Hospitais e lares e sei quanto é difícil a solidão, embora haja família".

Se pudesse deixar-vos um presente deixaria por certo o sentimento do amor e da partilha entre os seres humanos.

Só peço, creio que não é muito, voltar a saber sorrir, chorar menos e ser feliz.

Deixo-vos tantos beijinhos de carinho como estrelas há no céu numa noite estrelada.

Conceição Gomes

DVD DO CRUZEIRO INFANTE DOM HENRIQUE



Já está disponível o DVD com as fotografias que recordarão para sempre os momentos maravilhosos que se passaram do N/M "FUNCHAL", durante o CRUZEIRO INFANTE D. HENRIQUE.

O DVD pode se adquirido directamente na sede do COMM pelo valor de 7.50€, ou pedido por via telefónica ou por *e-mail*, acrescido das despesas de porte.

Não deixes para amanhã o que podes fazer hoje.

COISAS DE BORDO

O BANHO

Os navios antigos como o "COLONIAL" e o "MOUZINHO" tinham uma capacidade de tanques de água doce escassa o que obrigava a algum comedimento na água dos banhos.

Por isso havia a bordo um tripulante chamado o banheiro, que logo no primeiro dia de viagem combinava com os passageiros as horas do banho de cada um que normalmente começava às sete da manhã. É claro que a alguns passageiros o levantar cedo não agradava muito. Foi o que aconteceu com um Capitão *tarimbeiro* que viajava numa viagem do "COLONIAL" de Lourenço Marques para Goa, integrado num contingente Militar, e que estava farto de ser acordado cedo pelo banheiro para tomar banho e perguntou-lhe se o banho a bordo era obrigatório. É claro que embora um pouco espantado o banheiro disse-lhe que não. Então se faz favor não me chama mais para isso. O banheiro assim fez, nos quinze dias que faltavam para o final da viagem.

Luiz Filipe Mosca Caldas

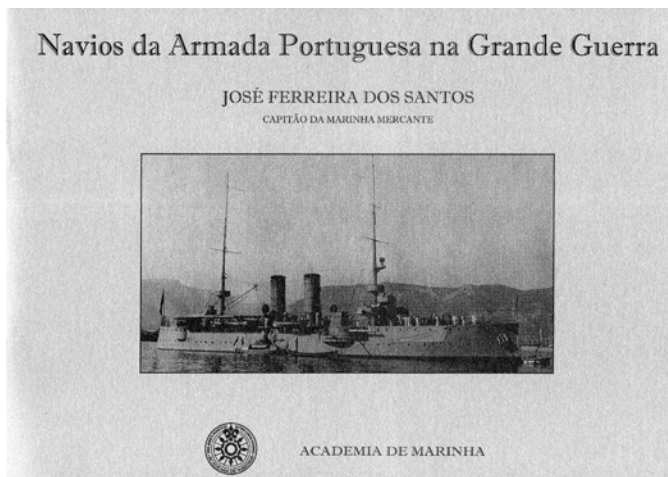
ÀS QUINTAS-FEIRAS NO CLUBE DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE

Já foi retomada a antiga tradição de, uma vez por semana, prolongarmos até mais tarde a aberta da sede do COMM, afim de alargar a oportunidade de podermos conviver com os Colegas que estão em actividade profissional activa.

Nesse sentido, às quintas-feiras, o Clube está aberto até às 21:00 e estarão presentes dois Membros da Direcção, tornando, deste modo, o convívio mais abrangente e proactivo.

Vem e junta-te a nós, trás as tuas questões e sugestões.

PREFÁCIO



ESTÁ o leitor perante uma obra notável, resultado de uma vida quase inteiramente dedicada às coisas do Mar, pelo seu autor, o CAPITÃO DA MARINHA MERCANTE, **JOSÉ ESPERANÇA FERREIRA DOS SANTOS**.

A personalidade do Zé Esperança, como era conhecido pelos seus discípulos, da escola primária e, depois, do Liceu Gil Vicente, está indissociavelmente ligada a barcos, navios ou embarcações e, em geral, a uma terminologia náutica, que ele cultivava meticulosamente e com precisão, não hesitando em emendar quem não a usasse com a mesma correcção. Enquanto os colegas se entretinham com colecções das estampas dos «rebuçados da bola», na altura os Rogério, Francisco Ferreira, Peyroteo, Travassos ou Barrigana, o Zé trazia para a escola lindíssimas litografias de barcas, fragatas ou corvetas, em que eram mostrados e explicados todos os pormenores do casco, da mastreação, do velame, do cordame, das enxárcias, das cobertas ou das bocas-de-fogo. Termos bizarros como cadernais, bitáculas, arqueação bruta, traquetes, gavetopes, calados, sobregatas, moitões ou meze-nas, foram ouvidos e aprendidos em conversas de miúdos, em que o Zé Esperança se deleitava a ensinar, e os colegas ouviam com admiração e respeito.

Não se lhe podia antever outra carreira que não envolvesse essa paixão precoce pelas coisas do mar e da Marinha. E que ainda hoje perdura, amadurecida e frutuosa, como se prova.

As subidas e descidas, às terças e sábados, no caminho do Liceu, da Feira da Ladra, no Campo de Santa Clara, criaram-lhe o hábito de coleccionar fotografias de navios. Essa colecção foi sempre aumentando, ao longo da vida, proveniente das mais variadas fontes, com uma persistência e paciência notáveis.

Seguiu-se, naturalmente, uma carreira brilhante de Oficial da Marinha Mercante, como Piloto, Imediato e Capitão de navios, percorrendo as partidas de todo o

então denominado Ultramar Português. Eram os tempos em que as famílias dos tripulantes orbitavam entre as zonas da Praça do Comércio e do Cais do Sodré, em Lisboa (onde se sediavam as empresas de navegação armadoras), para saber notícias dos navios ou para receber os «bilhetes de avanço», adiantamentos sobre os salários, que permitiam a regularidade da vida familiar em terra.

Era ainda nas sedes dessas empresas de navegação (Nacional, Colonial, Sociedade Geral) que estavam expostas autênticas maravilhas do maquetismo naval, as miniaturas dos grandes paquetes da altura: Pátria, Vera Cruz, Santa Maria, Infante Dom Henrique, Príncipe Perfeito. Que será feito delas, finda essa era dourada do transporte marítimo?

Tendo cessado, após cerca de três décadas, o serviço activo, dedicou-se o autor a investigar e aprofundar os seus interesses de sempre, escrevendo, conferenciando e expondo, com comentários apropriados e preciosos, a sua enorme colecção de iconografia naval.

A presente obra, NAVIOS DA ARMADA PORTUGUESA NA GRANDE GUERRA, é um trabalho que pretende mostrar, a um público novo e quase totalmente desconhecido da nossa história naval mais recente, o esforço que a recém implantada República teve de fazer, para se manter, entre as potências europeias com interesses coloniais, sem perder a dignidade herdada do seu passado de grande nação marítima.

Mal equipado de uma Marinha de Guerra digna desse nome, o enorme esforço que o País exigiu aos seus navios de comércio e de pesca, improvisadamente militarizados, está bem patente nestas páginas, donde ressalta, para exemplo, a gesta heróica do “AUGUSTO DE CASTILHO” e da sua tripulação.



Saúda-se, assim, este notável trabalho do Comandante Ferreira dos Santos.

Luís Fraser Monteiro
Professor catedrático, aposentado da Universidade
Nova de Lisboa
Abril de 2008

Polo Industrial Brejos dos Carreiros
Escritório 3 º Armazém 14
Olhos de Água - 2950-554 PALMELA



Telefones: 212 139 390 / 212 139 391
Fax: 212 130 180
e-mail: ozec.lda@netvisao.pt

OZEC - Equipamentos Industriais, Lda.

GRUPO FLOWSERVE

Fabricante Mundial de Bombas:

BYRON JACKSON	DRESSER	DURCO	INGERSOLL RAND	PACIFIC
PLEUGER	UNITED C PUMPS (UCP)	WORTHINGTON	STORK	SIMPSON PUMPS

Fabricante Mundial de Empanques:

BW SEALS	DURAMETALLIC SEALS	PACIFIC WIETZ SEALS	PAC-SEAL	FIVE STAR SEALS
----------	--------------------	---------------------	----------	-----------------



Centrifugas DIN	Centrifugas Autoaspirantes	Rotor Flexível	Engrenagens
Arraste Magnético	Lóbulos	Duplo Diafragma	



Bombas Centrifugas Horizontais / Verticais, para água quente / fria			
Grupos de Pressão-Doméstico e Industriais	Grupos Contra Incêndios	Grupos de Esgoto	



IWAKI
Bombas Doseadoras



Bombas de Transferência em Bidões

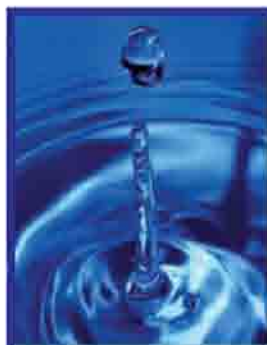


Helicoidais de Cavidade Progressiva

DISTRIBUIDOR OFICIAL

Também comercializamos: Filtros, Válvulas e Juntas de Dilatação

Garantimos assistência técnica, manutenção e reparação de todos os equipamentos que comercializamos.



TECNOLOGIAS DO AMBIENTE, LDA

Projecto Instalação Assistência Técnica

Tratamos bem o melhor Bem da Natureza... a Água!

TRATAMENTOS DE ÁGUA

- TORRES DE REFRIGERAÇÃO
- CENTRAIS DE VAPOR
- CIRCUITO DE AQUECIMENTO E ARREFECIMENTO
- POTABILIZAÇÃO
- ETAR's
- PISCINAS



Pólo Industrial Brejo dos Carreiros, Escritório 4,
Armazém 9 - Olhos de Água - 2950-554 Palmela

Telf: 212 138 124 - Fax: 212 130 127
www.aguaciclo.pt Aguaciclo@aguaciclo.pt