

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**

KNUDSEN SUPPLIERS PORTUGAL

Bonded Stores:



Technical Stores:



Provisions:



Praçeta 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@knudsenshipchangers.pt
Website: www.knudsenshipchangers.pt

Members 

Drew Marine Representative 

Quality System 

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.



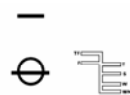
Informações - Informations

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 92

Maio/Junho de 2009

EDITORIAL

O FÓRUM DO MAR



O FÓRUM DO MAR, criado em 1995, é uma associação de direito privado sem fins lucrativos que tem como objectivo congregar e defender os interesses das actividades económicas privadas ligadas ao Mar. É, por assim dizer, uma entidade que se propõe realizar o *lobbying* das actividades Marítimas no seu conjunto.

As suas virtualidades são em geral menos aproveitadas em relação às terrestres, em virtude da dispersão e lonjura dessas mesmas actividades dos centros de decisão e, sobretudo, dado o enfraquecimento da grande maioria delas

no nosso país, quando consideradas individualmente — Marinha Mercante, Pescas e Estaleiros Navais — que atravessam, há muito situações, extremamente difíceis.

É um projecto que pretende envolver o Estado, que aliás faz parte da associação, e os privados, numa espécie do pólo de interesses convergentes, tendo por denominador comum o Mar.

Não é inédito, porque se constituiu à imagem e semelhança do chamado FÓRUM DAS INDÚSTRIAS MARÍTIMAS — MARITIME INDUSTRIES FORUM (MIF), como é designado internacionalmente – criado no âmbito da União Europeia –. O seu futuro dependerá do que se quiser fazer dele, sendo certo que a natureza dos órgãos de que se encontra dotado permitirá conferir-lhe a indispensável dinâmica e eficácia.

A comunicação social não tem dado especial relevo aos acontecimentos ligados ao Mar, embora o deve-se fazer, dadas as nossas tradições e vocação.

O que se passa no FÓRUM DO MAR é, por isso, merecedor de toda a atenção.

Desde logo, a operação portuária passará a ser exercida, em exclusivo, pela iniciativa privada, a quem será concessionada, e se os portos se tornarem rentáveis, será mesmo de prever um aumento nos investimentos por parte dos operadores, de forma a que a participação do Estado, na actividade portuária, se vá reduzindo cada vez mais.

A dificuldade estará naturalmente no melhor processo de assegurar aquela concessão, com vantagem para os diversos interesses em jogo: — dos adjudicatários, das Administrações Portuárias e sobretudo dos próprios interesses do país —.

A medida que as áreas dos portos forem sendo concessionadas, o trabalho portuário ir-se-á adaptando às novas realidades com base num esquema que terá de ser reformulado, pondo-se termo ao sistema actual. Dado o elevado número de trabalhadores que actuam na operação e na administração dos portos, sendo esta, sem dúvida, uma das questões de mais complexa resolução, até se atingir um nível em que os diversos quadros se encontrem adequadamente dimensionados.

Será necessário, igualmente, introduzir no sector maiores exigências no que respeita à formação e qualificação profissional, desde os trabalhadores portuários propriamente ditos até aos gestores. A actuação da ESCOLA NÁUTICA neste processo é primordial, dada a sua vocação.

A internacionalização dos portos é um objectivo que tem de ser alcançado, já que sem ela os portos nacionais dificilmente se poderão tornar competitivos, sendo imperioso negociar *joint ventures* que contribuam para tal objectivo.

(continua na pag. 12)

SUMÁRIO

	Pag.
• Editorial.....	3
• Notícias Soltas.....	4
• Jornadas Técnicas.....	5
• Marinha de Pesca.....	6
• A MM no sec. XX.....	10
• Clávio uma Cronologia.....	13

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 • Depósito Legal Nº 84 303 • **Correio Editorial:** Despacho DE01322009GSCLS/SNC

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

Colaboraram neste número: Alberto Fontes; Pedro D’Ajuda; Joaquim Saltão.

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

Capa: — “The Liberty of the Seas”

FUNCIONAMENTO DA SEDE DO COMM

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

- Às 2ª, 3ª, 4ª e 6ª feira: — das 15:00 às 18:00
- À 5ª 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 3ªs quartas-feiras de cada mês, os sócios da região Norte juntam-se para uma boa cavaqueira durante um almoço

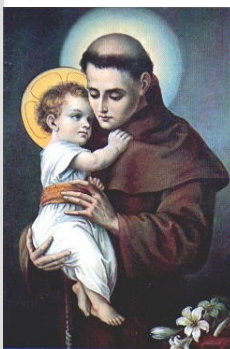
Se és do Norte, aparece

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

Tlm: 91 905 08 24

asilva_ferreira@hotmail.com

NOITE DE SANTO ANTÓNIO



À semelhança do que se tem feito nos outros anos, iremos, **na noite do dia 12 Junho**, levar a cabo na sede do nosso Clube uma **ceia, acompanhada de Fado**, para deste modo nos juntarmos à festa da cidade de Lisboa, procurando assim juntar, numa noite de festa, os nossos Associados e os seus familiares e lembrem-se, que o nosso Bairro é

ALFAMA, o coração das Festas de Santo António.

Lembramos que as nossas instalações **têm uma lotação para 60 pessoas**, pelo que solicitamos que confirmem a Vossa presença com a máxima brevidade para os contactos do COMM:

— 91 342 12 21 (Fátima Lopes) ou 21 888 07 81

(COMM das 15:00-18:00) ou ainda:

fatimalopes2000@gmail.com.

O preço por pessoa é de 20.00 €

JORNADAS TÉCNICAS

O COMM vai levar a cabo durante o mês de Junho duas JORNADAS TÉCNICAS de temas relevantes para os nossos Associados.



O primeiro terá lugar a

17 de Junho (quarta-feira), pelas 18:30

No Auditório do COMM

O Orador será o nosso Colega

ANTÓNIO MOREIRA

Chefe de Departamento de Navios em Serviço

Da Direcção de Segurança do **IPTM**

Sob o tema:

*Esquema de Auditorias da IMO aos Estados
Membros*



O segundo terá lugar a

18 de Junho (quinta-feira), pelas 18:30

No Auditório do COMM

O Orador será o nosso Colega

JAIME LEÇA DA VEIGA

Senior Project Officer for Training &
Certification of Seafarers

Safety Assessments and Inspections

Da **EMSA**

Sob o tema:

*Formação e Certificação do Pessoal do Mar:
Uma Perspectiva Global*



LEILÃO DE PEIXE NA LOTA VIA INTERNET

Começou na DOCAPESCA em Peniche o comércio por Leilão *online* ao nível da 1ª venda. Com este novo sistema – que a concessionária DOCAPESCA pretende implantar a prazo nas lotas da Figueira da Foz, Sesimbra, Portimão e Matosinhos – qualquer comprador, em qualquer lugar, participa em tempo real no leilão, podendo licitar e comprar o pescado que vê, através de um sistema de câmaras de vídeo instaladas na lota.

Espera-se que este sistema de Leilão *online* venha trazer vantagens para todo o sector, seja para os compradores, que terão menores custos e um processo mais facilitado, seja para os pescadores, dada a expectável valorização do pescado através do aumento da procura. A primeira fase do projecto da DOCAPESCA teve um investimento de 180 mil euros que incluiu a instalação na lota de Peniche e acções de formação a dez representantes de grandes superfícies. O investimento total previsto para as cinco lotas será de 340 mil euros.

ESTADO PORTUGUÊS LEVADO A TRIBUNAL

No Tribunal Administrativo de Ponta Delgada começou o julgamento do Estado Português, num processo levado a efeito pelas associações de pesca. Pretende-se a condenação do Estado pelos danos causados, ao ser negligente na defesa do interesse nacional, quando em Novembro de 2003 passou a permitir o acesso a outras frotas de pesca, à subzona açoriana da Zona Económica Exclusiva Nacional.

A liberalização dos mares do arquipélago, que reduziu a zona económica exclusiva das 200 para as 100 milhas, tem permitido que frotas de países comunitários tenham surgido a pescar nos mares dos Açores.

PARQUE TECNOLÓGICO PARA A ILHA DO FAIAL

A criação de um parque tecnológico na ilha do Faial está na ordem do dia. Este projecto ambicioso visa ter

o envolvimento do Departamento de Oceanografia e Pescas e destina-se a ter ligações a todas as actividades que se relacionam com o mar, e não apenas à investigação marinha (pescas, ecossistemas marinhos e conhecimento do mar profundo).

A AQUACULTURA E A CRISE

Empresas de aquicultura que assentaram a sua produção na dourada e no robalo estão a conhecer grandes dificuldades económicas face à concorrência da Grécia. Uma das empresas de Setúbal, com os tanques cheios de peixe, encontrou no lazer uma criativa solução dedicando-se ao lazer. Quem quiser pode ir para lá pescar. Traz a cana e por dez euros usa as instalações. Cada peixe que apanhar é pago ao preço de tabela.

Esta empresa que assenta a sua rentabilidade na produção de 800 quilos de ostras por mês, exporta maioritariamente para França. O quilo de ostras (cerca de 14 unidades) custa na produção seis euros.

ESPÉCIES EM PERIGO

O aquecimento global do nosso planeta tem impacto sobre os ambientes e todas as formas de vida, onde os ecossistemas marinhos se incluem. As temperaturas do ambiente incidem sobre o metabolismo da fauna marinha influenciando os ciclos de vida e o comportamento das espécies.

Por este facto estão em perigo muitos dos sessenta e quatro grandes ecossistemas marinhos existentes ao longo das costas de todo o mundo. Com o intuito de cuidar dos oceanos como fontes de vida levou ao surgimento de legislação, ainda muito insuficiente, para melhorar os habitats marinhos e preservar as espécies em perigo.

Tartarugas marinhas, baleias, golfinhos, atum-rabilho, bacalhau, salmão, esturjão-persa, tubarão-baleia, para além de outras 416 espécies estão em perigo crítico de extinção. Existe uma lista vermelha da União Internacional para a Conservação da Natureza (IUCN), publicada em 2007 onde vêm referenciadas todas as espécies a serem protegidas por toda a Humanidade.

POLÍTICA COMUM DA PESCA

A União Europeia vem anunciando as suas novas





orientações estratégicas para a sustentabilidade da actividade pesqueira no âmbito da Política Comum da Pesca.

O futuro desenvolvimento da aquicultura europeia, a remodelação da Organização Comum de Mercado nos produtos da pesca e não menos importante aparecerão as primeiras medidas concretas para eliminação das devoluções nas águas da EU.

Todas estas intenções vão espelhar-se na próxima revisão da Política Comum da Pesca, que deverá estar pronta em 2012 de forma à Europa ter pescas mais produtivas e mais sustentáveis.

O aparecimento para consulta pública do Livro Verde, é o primeiro passo para que todos os cidadãos europeus, activamente participem na definição do futuro das nossas pescas e dos nossos mares.

MUSEU MARÍTIMO DE ÍLHAVO

Tornou-se possível visitar as reservas e descobrir material expositivo suficiente para preencher mais um ou dois museus como o que se expõe no Museu Marítimo.

Para efectuar esta visita tem de se fazer um pedido formal, com um mínimo de duas semanas de antecedência à pretendida visita.

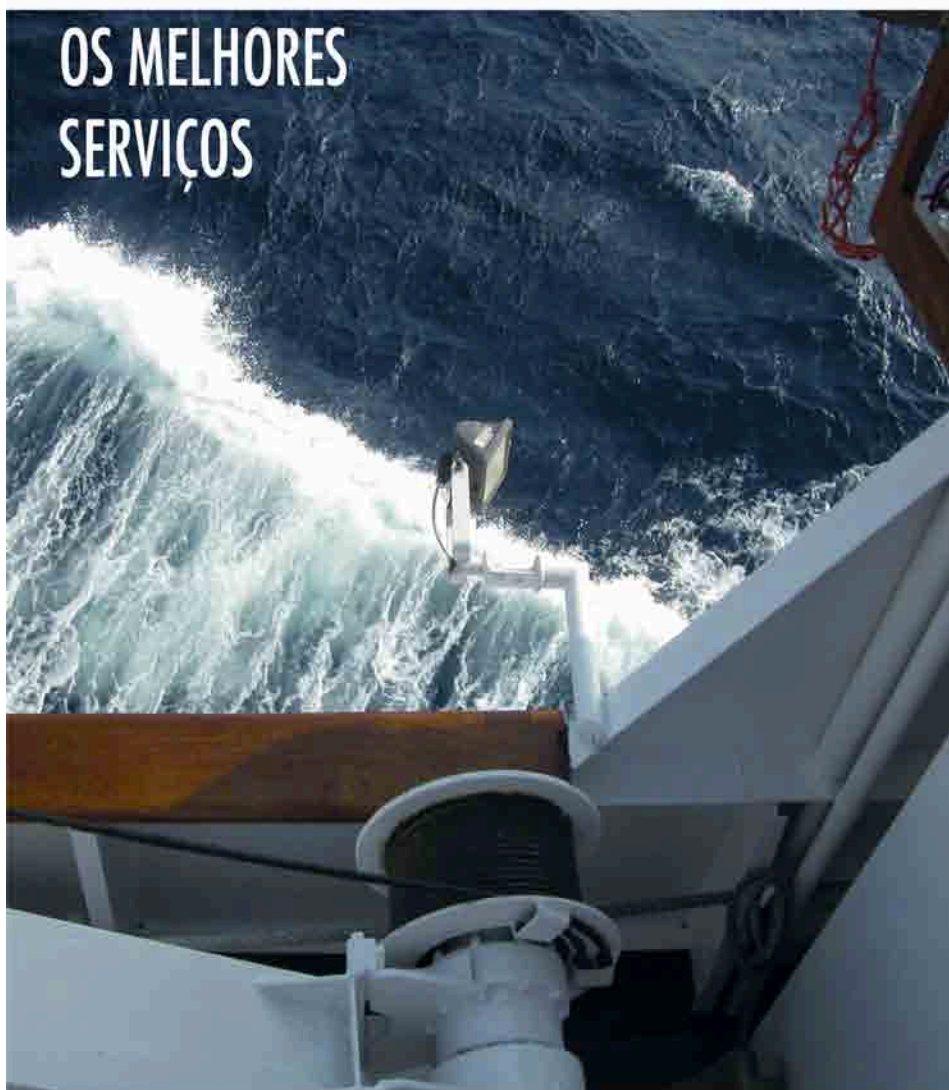
Cerca de cem obras de pintura, dezenas de modelos de embarcações, para além de uma colecção de conchas marinhas, estão escondidas mas disponíveis a serem descobertas.

Não esquecer nesta eventual visita ao MMI, que na Gafanha da Nazaré está atracado em exposição o navio – museu Santo André, antigo arrastão que fez parte da frota portuguesa da pesca do bacalhau.

Alberto Fontes

NO MAR OU EM TERRA ASSEGURAMOS

OS MELHORES SERVIÇOS



criamos Soluções dinamizamos Contactos estipulamos Metas cumprimos Acções



SCMA - Sociedade de Consultores Marítimos Lda., R. do Acucos, nº 86 - R/C Dto., 1950-010 Lisboa - Tel.: +351 21 391 02 00 / Fax: +351 21 395 38 82 / E-mail: scma@scma-ld.com



MEDITERRÂNEO

CRUZEIRO 7 NOITES

GRÉCIA, TURQUIA E CROÁCIA SPLENDOR OF THE SEAS

Dia	Portos de Escala	Chegada	Partida
29 Ago	Veneza, Itália		17.00
30 Ago	Dubrovnik, Croácia	10.00	18.00
31 Ago	Navegação	-	-
1 Set	Kusadasi, Turquia	8.00	18.00
2 Set	Santorini, Grécia	7.00	17.00
3 Set	Corfu, Grécia	12.30	20.00
4 Set	Navegação	-	-
5 Set	Veneza, Itália	5.00	Desembarque às 9.00. Confirmar a bordo



PREÇO POR PESSOA SÓ CRUZEIRO (em ocupação dupla)

TIPO DE CAMAROTE	CATEGORIA	DECK	EUROS
Interior	N	2	€ 820
Interior	M	3	€ 850
Exterior	I	2	€ 970
Exterior	H	3	€ 1.010
Ext. c/ Varanda			Favor Consultar
3ª e 4ª Camas			€ 610

Suplemento ocupação individual + 100% da tarifa.

PREÇO ESPECIAL COMM

CRUZEIRO COMM 2009

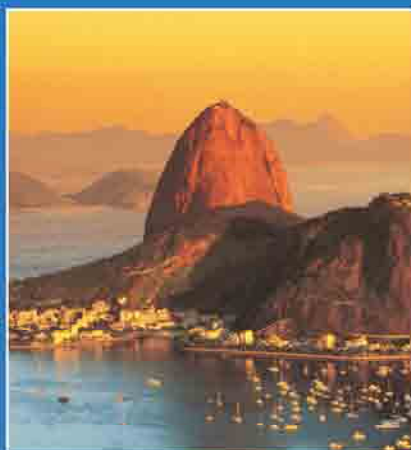
Clube de Oficiais da Marinha Mercante



CRUZEIRO PELO MEDITERRÂNEO: O PREÇO INCLUI: • Cruzeiro de 7 noites em pensão completa • Actividades e entretenimento a bordo • Taxas de Embarque
• Taxas de serviço a bordo (gratificações) • Seguro de Viagem Melair **O PREÇO NÃO INCLUI:** • Bebidas engarrafadas • Excursões em terra • Outras despesas de carácter pessoal
• Voos e transferes **PACOTE OPCIONAL:** • Transferes do Hotel ao Cais e do Cais ao Aeroporto • Alojamento em Veneza (Opção de 1 ou 2 noites). CONSULTE.
INSCRIÇÕES: Clube de Oficiais da Marinha Mercante **IMPORTANTE:** Programa Sujeito às Condições Gerais do Catálogo da Royal Caribbean 2009/10

TRANSATLÂNTICO

CRUZEIRO 14 NOITES



CRUZEIRO DE LISBOA AO BRASIL VISION OF THE SEAS

Dia	Porto de Escala	Chegada	Partida
19 Nov	Lisboa, Portugal		19:00
20 Nov	Navegação	-	-
21 Nov	Funchal (Madeira), Portugal	08:00	18:00
22 Nov	Tenerife (Ilhas Canárias), Espanha	09:00	18:00
23/27 Nov	Navegação		
28 Nov	Recife, Brasil	08:00	18:00
29 Nov	Navegação	-	-
30 Nov	Salvador da Baía, Brasil	07:00	16:00
1 Dez	Navegação	-	-
2 Dez	Rio de Janeiro, Brasil	07:00	17:00
3 Dez	Santos, Brasil	06:00	

Mais de
4.000 Portugueses
já fizeram este cruzeiro.
TEM DAÍ CONNOSCO...

PREÇO POR PESSOA, (em ocupação dupla), INCLUI VOO:

TIPO DE CAMAROTE	CATEGORIA	DECK	EUROS
Interior	N	2/3	€ 1.435
Exterior	H	3	€ 1.670
Exterior c/ Varanda			Favor Consultar

Suplemento ocupação individual: Consultar
Possibilidade de desembarque no Rio de Janeiro ou Santos.
PREÇO ESPECIAL COMM.



MUITO MAIS QUE UM CRUZEIRO

CRUZEIRO TRANSATLÂNTICO: O PREÇO INCLUI: • Cruzeiro de 14 noites em pensão completa • Atividades e entretenimento a bordo • Taxas de Embarque • Taxas de serviço a bordo (gratificações) • Voo Tap Portugal desde São Paulo ou Rio de Janeiro para Lisboa, Porto ou Faro • Taxas de aeroporto, combustível e emissão • Seguro de Viagem Melair • **O PREÇO NÃO INCLUI:** • Bebidas engarrafadas • Excursões em terra • Outras despesas de carácter pessoal
PACOTE OPCIONAL no RIO DE JANEIRO ou SÃO PAULO: • Transferes • Visitas • Alojamento • Solicite Programa Detalhado COMM
INSCRIÇÕES: Clube de Oficiais da Marinha Mercante **IMPORTANTE:** Programa Sujeito às Condições Gerais do Catálogo da Royal Caribbean 2009/10

A MARINHA MERCANTE PORTUGUESA NO SÉCULO XX

(continuação do nº anterior)

O ENSINO NÁUTICO



Continuando a analisar o artigo da revista nº 87, do COMM, o articulista refere-se ao incipiente ensino náutico. Os professores ensinavam o que sabiam, e quem ensina o que sabe a mais não é obrigado... Em Portugal sempre houve, e continua a haver, um *deficit* no ensino. Será que o ensino de uma maneira generalizada está agora melhor?

A propósito, Ramalho Ortigão chamou insistentemente a atenção dos seus amigos republicanos (I República) no poder, para os graves erros da política, administração e educação. Dizia “que não se educa um povo com a indisciplina cívica, os assaltos às casas dos cidadãos e a ocupação ilegal de propriedades, o afrontamento dos sectores da população não republicana, a selecção de «competências» por filiação partidária, a tentativa de destruição do sentimento religioso da população e a própria opressão policial que conduzia à perda de direitos e de oportunidades de trabalho e de contribuição para o bem geral dos elementos da população a que os republicanos acabados de chegar chamavam discricionariamente «monárquicos», «reaccionários», «talassas», «inimigos», que a República estava a permitir ou a estimular na prática e em oposição ao seu ideário político teórico.” Este conselho de Ramalho Ortigão não foi ouvido e passaram a chamá-lo reaccionário. Pelos vistos, na I República os ideais democráticos e liberais também estavam coarctados!

OS NAVIOS “LIBERTY” VERSUS NAVIOS DO DESPACHO Nº 100

O artigo em análise opina a hipótese de os navios do tipo “Liberty” e “Victory” serem os adequados para a reestruturação da MM Portuguesa, em vez dos navios que se construíram ao abrigo do Despacho nº. 100.

Os navios “Liberty”, designados navios do tipo EC2-S-C1 (cujas letras significavam: E - emergência, C - carga, 2- indicava o comprimento na linha de água entre 122 e 137 m, C1- referência do projecto), eram,

portanto, navios para serem construídos maciçamente numa situação de emergência.

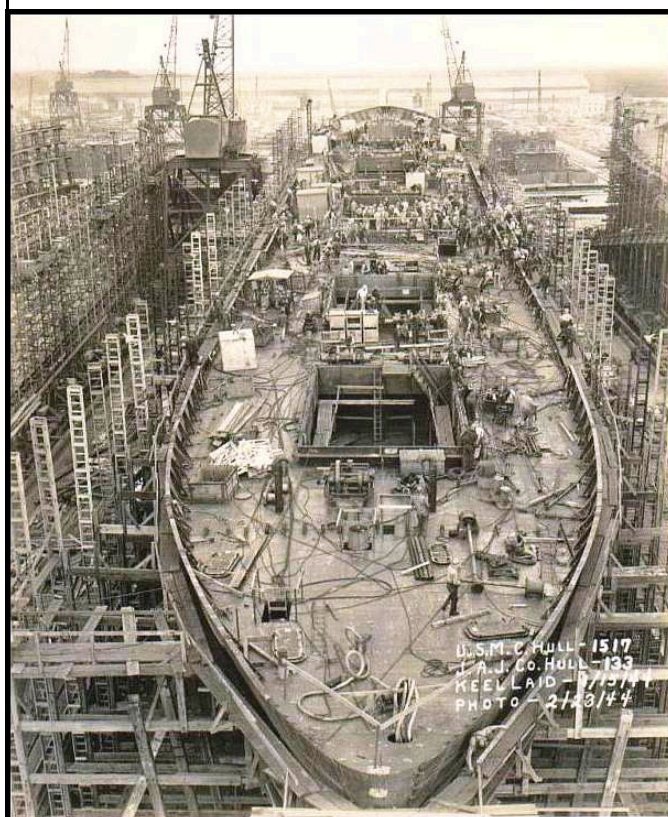
Em 1936, 90% da Marinha Mercante dos EUA tinha mais de vinte anos de idade e o Congresso dos EUA votou uma lei para a renovação da sua Marinha Mercante.

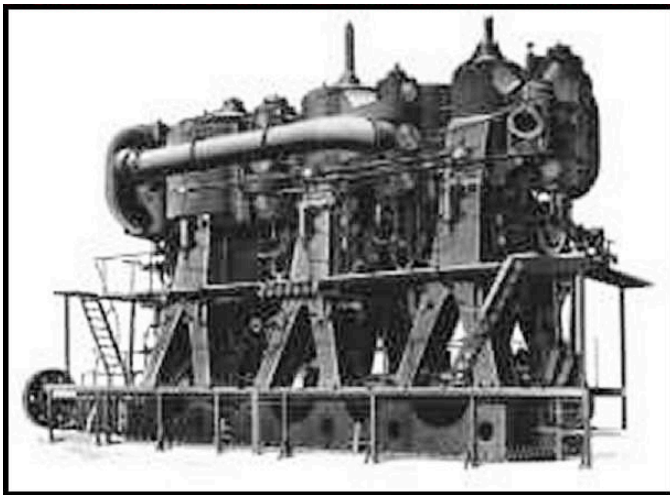
No Outono de 1940, a Grã-Bretanha encomendou aos EUA, 60 navios a vapor de 10 000 dwt – baseados num projecto elaborado em 1879 em Sunderland, Inglaterra – que iriam ser conhecidos como do tipo “Ocean”, para substituir os navios afundados pelos *U-Boat* alemães.

Em 1941, face à evolução do conflito na Europa e à expectativa de terem de entrar na guerra, os EUA foram alertados para a urgência imediata de refazer a sua Marinha Mercante.

Como não havia tempo a perder, nem tempo para a elaboração de um projecto novo para a construção maciça de Navios Mercantes, lançaram mão do projecto “Ocean” e da experiência dos estaleiros americanos na sua construção. Com algumas modificações, introduzidas pelos arquitectos navais Gibbs & Cox de NY e pela Comissão Marítima dos EUA, foi, assim, aprovado o projecto de construção dos EC2.

Portanto, em 27/09/1941 era lançado à água o primeiro “Liberty” denominado “Patrick Henry”. Eram navios de concepção antiga, tanto ao nível do casco como da máquina propulsora (veja-se a fotografia em anexo). Eram construídos para uma vida útil de cinco anos e, a partir de dada altura, para uma única tra-





vessia do Atlântico Norte, tal era a sua vulnerabilidade aos *U-Boat* alemães, devido à sua baixa velocidade, que não excedia os 11 nós com bom tempo.

Eram propulsionados por máquinas a vapor de tríplice expansão, desenvolvendo uma potência de 2 500 hp, consumindo 27 toneladas de *bunker C* por dia a navegar. Um navio com motor Diesel com a mesma potência consumiria cerca de 10 toneladas, por dia a navegar. Confronte-se a disparidade de consumo, mesmo com o *bunker C* mais barato.

Em meados de Julho do corrente ano, o preço, em Lisboa, do *bunker C* era de 715 dólares por tonelada, e o IFO 180 cst LS, usado pelos navios com motores Diesel, 808 dólares por tonelada. Portanto, com o *bunker C* a 11.51%, somente mais barato.

Os “*Liberty*” eram navios muito frágeis que abriam fissuras no convés e casco com muita facilidade, o que acontecia com frequência e durante a travessia do Atlântico Norte, quando expostos a baixas temperaturas.

Foram construídos, na totalidade, 2 710 “*Liberty*” e são conhecidos 1 500 casos de fissuras e fracturas no convés e no casco. Doze navios partiram ao meio. O SS “*John P. Gaines*” abriu a meio, inesperadamente, em 24/11/1943, com a perda de 10 vidas. No entanto, após o término da II GG houve muitos armadores, em vários países, que os utilizaram. Ainda hoje existem dois navios “*Liberty*”, um na costa Oeste e outro na costa Leste dos EUA, que operam em boas condições, com dispendiosa manutenção, como navios museu. Ainda em 1994, o “*Jeremiah O’Brien*” (navio museu) navegou de S. Francisco para Inglaterra e França, para participar na comemoração do 50º. Aniversário do Dia-D.

Havia muito para escrever sobre estes navios, mas o espaço é escasso.

Como se vê, não eram os navios indicados para quem pensava numa Marinha Mercante fiável e eficiente, económica e moderna.

Quanto aos navios “*Victory*”, eram mais fiáveis. A técnica de construção era mais apurada, com os defeitos dos “*Liberty*” corrigidos. Eram navios um pouco maiores de 10 850 dwt, movidos por turbinas com

potências de 5 500 a 8 500 hp, que atingiam velocidades entre os 15-17 nós e consumiam 56 t de *bunker C* por dia a navegar, com máquinas de 6 000 hp à velocidade de 15.5 nós.

Um navio com motor Diesel de 6 000 hp consumiria 25 t por dia a navegar. Note-se a desproporção de consumos entre os navios de turbinas e os de Diesel.

Os navios “*Victory*” consumiam mais 48.25% de combustível do que os “*Liberty*”, por milha navegada.

Deste tipo de navio, só um foi propulsionado com um motor Diesel.

CARÊNCIA DE ARMADORES

Quanto ao fim da Marinha Mercante Portuguesa, tem toda a razão. Não havia armadores porque foram perseguidos, saneados e exilados, e os seus navios confiscados e nacionalizados.

O que se seguiu depois não carece de explicação, porque todos nós temos ainda bem presente o Processo Revolucionário, as greves, as reivindicações extravagantes e impossíveis de satisfazer, com o fim de reduzir a cinzas a Marinha Mercante e assim engrossar os desempregados descontentes na luta contra os capitalistas. Eram colegas (como eu vi) de boina à Che Guevara, distribuindo propaganda política à porta da Estação do Cais do Sodré, a quem Lenine chamava «malandros» e Ramalho Ortigão, no começo da I República, chamava «safados», agitadores políticos impingindo loas revolucionárias e fazendo o trabalho encomendado pelos partidos, a quem obedeciam cegamente, na mira de uma boa recompensa.

COMÉRCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL

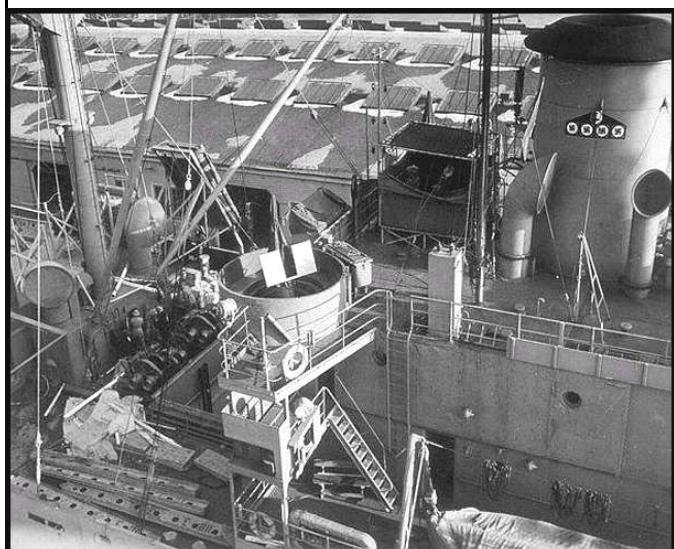
Não é verdade que não houvesse “conhecimento e prática do comércio Marítimo internacional”.

A SG teve uma grande experiência nesse tráfego.

AFRICAN PILOTS

Para, finalizar, relativamente aos “*African Pilots*” o inglês só começou a ser vulgarizado depois da II GG, até aí era o francês a língua de referência para os assuntos de Mar.

Para as carreiras de África, os “*Pilots*” não tinham muita relevância, a experiência adquirida pelos mari-

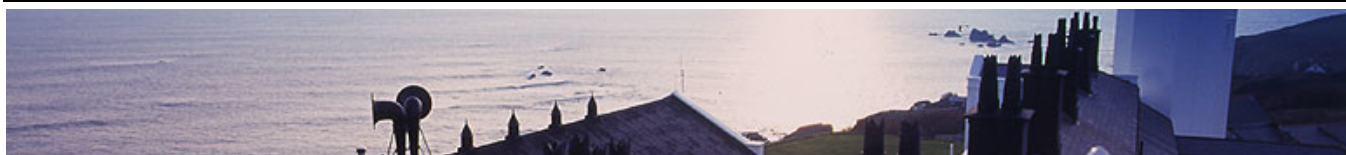


nheiros portugueses remonta ao século XV, e os nossos contemporâneos iam-nos transmitindo de geração em geração os seus conhecimentos de experiência feita. Sem recorrer aos “Pilots”, quando embarquei como praticante de Piloto, aprendi que do Cabo da Boa Esperança para o Norte devíamos navegar ao *socairo* de terra, para evitar as correntes que corriam para o Sul e, ao rumo oposto, navegar a pelo menos a 6 milhas náuticas de terra para aproveitar as correntes que corriam com grande intensidade para o Sul. Nesse tempo ainda não havia as *lanes*.

Os “Pilots” eram mais utilizados quando se demandavam zonas pela primeira vez.

Embarquei em navios da CCN, SOPONATA e CNN e nunca notei que os Comandantes e Oficiais tivessem qualquer dificuldade de interpretação do inglês e do “Charter Party” e que fossem menos qualificados do que os milhares de colegas estrangeiros com quem contactei, em mais de 16 000 manobras que executei enquanto Piloto de Porto.

Joaquim Bertão Saltão



(continuação do Editorial)

A internacionalização passa desde logo pela abertura de concursos para concessões de áreas portuárias, abertas a interesses nacionais, mas também a estrangeiros, devidamente caldeados para que se não perca a característica nacional, e visando a constituição e desenvolvimento de um tecido empresarial portuário financeiramente sólido e tecnicamente sabedor.

Uma vez asseguradas as diversas concessões, os operadores das mesmas poderão – para não dizer deverão – negociar *joint ventures* visando a afluência de novas linhas internacionais, procurando conjugar esforços com importantes transportadoras marítimas internacionais e eventualmente outras escalas.

Todas as entidades que actualmente prestam serviço no âmbito dos portos: — Capitánias, Alfandega, Administrações Portuárias, Serviços de Pilotagem, etc., devem passar a integrar uma entidade aglutinadora comum, para que os portos estejam operacionais vinte o quatro horas por dia, e se estabeleça a maior coordenação entre elas. Sendo contudo delicada a função de escolher essa entidade que consiga articular com êxito todos aqueles serviços e sobretudo, em termos práticos, estabelecer a sua composição.



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 - Alvara nº 88/2002 de 21/11 - DGTurismo



Uma vez, na PUC do Rio de Janeiro adquiri um Manual de Navegação brasileiro onde verifiquei que ao nónio do sextante, eles chamavam "vernier", como os franceses. Não sei que países do Mundo chamarão "nónio" a este celebrado invento português.

A Revista Brotéria reivindicava a genial simplificação do invento de Nunes, para o seu brilhante discípulo Clávio. Que a divulgou em Roma com o nome de "le non" para honrar o mestre. Chegou ao conhecimento de Vernier, nascido bem depois, que lhe introduziu um pequeno aperfeiçoamento. Mas parece que foi Vernier quem colheu os louros.

Adiante a cronologia de Clávio, para desmontar alguns mitos:

O mito da perseguição da Igreja católica a Galileu, já suficientemente desmontado por Costa André* em publicação relativamente recente, insere-se num vasto florilégio de ficções que constituem a lenda do suposto combate da Igreja Católica contra a Ciência. Se bem atentarmos, verificamos que certas entidades mais ligadas à ortodoxia e à letra do antigo testamento, é que tem invariavelmente levantado escândalo sempre que a Ciência dá um passo. E não ficam por aqui. Exigem que a Igreja tome medidas drásticas e imediatas contra os «hereges». Tal como os antigos judeus a interpelarem Cristo acerca do castigo a aplicar à adúltera, assim esse «Santo Ofício» constituído pelos ultra-ortodoxos e protestantes fazem cerco permanente à Igreja para lhe "orientar" a acção que no ver deles, ela deve tomar.

Assim por exemplo, Lutero mostra a sua indignação

por ver a Igreja a dar ouvidos ao heliocentrismo de Copérnico. Lutero manda queimar Servet, o sábio que mais de 100 anos antes de Harvey, descobre a circulação do sangue e que se dava a elucubrações teológicas. Por opiniões teológicas, sofreram muitos mais. Recordemos os anátemas – estudados por Mendes dos Remédios – com que a Sinagoga de Amesterdão fulminou Uriel da Costa e Bento Espiñosa e que levaram ao suicídio do primeiro e ao prolongado sofrimento do segundo. Esses anátemas exigiam a colaboração da Igreja Católica, que evidentemente não a deu, mas não se livrou todavia de ser acusada de perseguir esses filósofos.

Hoje falaremos do jesuíta Clávio, que foi discípulo de Pedro Nunes e que foi o verdadeiro autor do nónio, na forma que ele, actualmente tem. É também conhecido por ter sido o autor da reforma do calendário. Esta tarefa tinha sido proposta pelo Papa Gregório a Pedro Nunes que a declinou no seu competente discípulo.

Veremos também como Cristóvão Clávio apoiou sempre e nunca desamparou Galileu, que tinha o seu centro de estudos e divulgação das suas ideias – incluindo o heliocentrismo – no próprio Colégio Romano que era da Companhia de Jesus. E veremos as pressões vindas da ortodoxia exterior com que os jesuítas tiveram de lutar, para livrar Galileu de ser condenado como herege.

Clavio, um brilhante curriculum:

- 1538 - Cristóvão Clávio, nasce em Bamberg.**
- 1539 - Lutero arremete contra o copernicanismo, que começara em 1530 com a obra «Hypothesis Motuum Coelestium...» de Nicolau Copérnico.**
- 1540 - O Papa Paulo III, emite bula que dá existência jurídica à Companhia de Jesus.**
- 1543 - Copérnico apresenta a Paulo III, «De Revolutionibus Orbium Coelestium».**
- 1543 - Morre Nicolau Copérnico. (n.1473)**
- 1552 - Nasce Mateus Ricci. (m. 1610).**
- 1553 - Calvino manda queimar vivo, Miguel Servet (n. 1511)**
- 1555 - (Fev) - Clávio ingressa na Companhia de Jesus (Tem 17 anos)**
- 1555 - (Out) - Vem para Portugal (Coimbra), estudar no Colégio das Artes (Humanidades, Retórica, Grego, Filosofia, etc. e também Astronomia). É discípulo de Pedro Nunes.**
- 1558 - Morre Sá de Miranda (n. 1481)**
- 1560 - Clávio observa um eclipse de Sol em Coimbra (Tem 22 anos)**
- 1561 - Em Itália, no Colégio Romano (jesuíta), prin-**

cipia os estudos teológicos e começa a ensinar Matemática.

1563 - Nasce Linschoten que transmitirá a Ciência Náutica portuguesa aos países protestantes do Norte da Europa.

1564 - Nasce Galileu (Clávio tem 26 anos)
- morre Calvino. (n. 1509)

1570 - Clávio escreve: «in Sphaeram...»

1574 - Escreve: «Euclides Elementorum Libri XV» Livro de texto nas escolas que teve larga difusão. Chegou a ser traduzido para Chinês por Mateus Ricci.
- Breve ausência em Messina.

1577 - Começa a trabalhar na reforma do Calendário ao qual dará redacção definitiva.
- Nasce Habacuc Guldin, protestante que se converte ao catolicismo sob o nome de Paulo Guldin e se tornará jesuíta (1597) e matemático.

1578 - Morre Pedro Nunes (76 anos de idade). Clávio tem 40 anos. Faltam dois anos para Vernier nascer.

1580 - Nasce Pierre Vernier.

• Vernier é hoje conhecido mundialmente como o inventor do nónio, **o que não é verdade.**

1581 - Clávio escreve «Gnomónica libri VII»

1582 - Promulgada a Reforma do Calendário pelo Papa Gregório XIII.

1583 - Publica a «Epítome Arithmeticae Practicae»

1586 - «Sphaericorum libri III»

1588 - Em defesa do Calendário contra os ataques dos protestantes, publica: «Novi Calendarii...»

1593 - Publica «Astrolabium». Esta obra merece uma referência especial porque é nela que encontramos a genial solução que simplifica radicalmente e torna exequível na prática a ideia do nónio proposta por Pedro Nunes.

• Clávio substitui as 44 escalas fixas propostas pelo mestre, por uma escala móvel. Para isso cria um dispositivo inteiramente original. E dá ao nónio a forma que ele hoje tem.

1601 - Nasce Atanásio Kircher, que se torna jesuíta (1618), e que inventou a lanterna mágica, construiu uma máquina de escrever, uma máquina de compor música, etc., etc.

1603 - Tratado de 800 páginas no qual Clávio descreve os cálculos que fez, para o referido Novo Calendário.

• A sebenta de Física da Universidade de Coimbra (dirigida pela Companhia) compara a atracção universal com a teoria do magnetismo de Gilbert e dá a atracção da Lua como causa das marés.

1604 - Clávio escreve «Geometria Prática»

1608 - «Álgebra...»

1609 - Escreve apologia em resposta aos ataques do protestante Scaliger.

1610 - Galileu dá conferências no Colégio Romano (jesuítas) e publica as suas descobertas astronómicas, que fizera com o auxílio do telescópio, na obra «Sphaeram».

1611 - O Colégio Romano homenageia Galileu. Clávio (73 anos) é amigo de Galileu e participa na homenagem chegando a divulgar as proposições de Galileu, garantindo a objectividade da obra «Sphaeram»

- Sai a «Opera Mathematica» de Clávio, em cinco volumes. Esta obra tem além de muitos outros, o interesse especial de nos dar em miniatura o retrato de Cristóvão Clávio.

1612 - **Morte de Clávio com 74 anos de idade.**

1616 - (Antes de) - O Cardeal Maffeo Barberini, já tinha tomado o partido de Galileu.

1616 - O Cardeal Belarmino recusa assinar o texto de intimação contra Galileu feito pelo comissário do «Santo Ofício». Aqui vemos um "lobby" persecutório que para defender a ortodoxia do velho testamento e para preservar a explicação cosmogónica do Génesis, se infiltra no seio do Catolicismo fazendo pressão para que se persiga o Galileu. Averiguar a origem dos sacripantas.

1616 - (26 de Maio) - Certificado passado pelo Cardeal Belarmino garantindo que Galileu não





fora objecto de nenhum "preceito formal":
 — «Nós, Roberto Cardeal Belarmino, para que o Senhor Galileu não seja caluniado atribuindo-se-lhe o ter abjurado na nossa mão, e ter recebido uma peni-



tência para que se emendasse, e ter sido objecto de um inquérito, declaramos que o supramencionado Senhor Galileu não abjurou de alguma opinião sua, ou doutrina na nossa mão, nem na de qualquer autoridade romana, nem mesmo em qualquer outro lugar de que tenhamos conhecimento, nem tão pouco recebeu penitência para que se corrigisse, nem qualquer outra repreensão...»

- O Cardeal Oreggi descreverá um episódio em que ocorre por esta altura em que Barberini troca impressões acerca do copernicanismo, ao qual se não mostra desfavorável.

1623 - Maffeo Barberini é eleito Papa com o nome de Urbano VIII.

1624 - O Papa Urbano VIII, afirmou perante três Cardeais, que não condenava o copernicanismo como herético, nem tencionava vir a fazê-lo, e declarou que não veria inconveniente em que a teoria viesse a ser demonstrada como verdadeira. O Cardeal Zollern anima Galileu a prosseguir os estudos do copernicanismo.

• Urbano VIII recorda e faz lembrar que já defendera Copérnico, no tempo de Paulo V. Acentua bem que em consideração com a memória do ilustre Copérnico, nunca permitirá que a sua memória seja declarada herética.

1624 - Neste ano o Papa recebeu Galileu por seis vezes.

- (Jun) - O Papa escreve ao Grande Duque da

Toscânia solicitar vários privilégios para o cientista Galileu de quem elogia o "testemunho de piedade" e glória literária. Segue-se um período muito confuso que envolve o famoso "processo de Galileu" tão discutido como infundado. Como todas as coisas mal conhecidas excitou a imaginação, com tal fertilidade, que deu na frondosa ramaria de episódios que compõem a anedota histórica de todos conhecida.

1642 - (Jan) - Morre Galileu

- Nasce Isaac Newton.

Notas:

* Costa André é uma das fontes de que nos socorremos para a elaboração destes apontamentos. Não é evidentemente a única. Também a G.E.P.B. a V.E.L.B.C. e a Catholic Enciclopedy, entre outros.

** A frase «E por si muove...» nunca foi dita por Galileu. É mais uma lenda já desmontada.

Pedro d'Ajuda

TECNIMOITA
CLIMATIZAÇÃO E ENERGIA, LDA.

SOLUÇÕES DE CONFORTO

- ▶ **Ar Condicionado** 
- ▶ **Aquecimento** 
- ▶ **Recuperadores de Calor** 
- ▶ **Energia Solar** 

Gerência do Colega:
Luís Galveira Borges
 Telef. 212895454
www.tecnimoita.pt

Polo Industrial Brejos dos Carreteiros
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

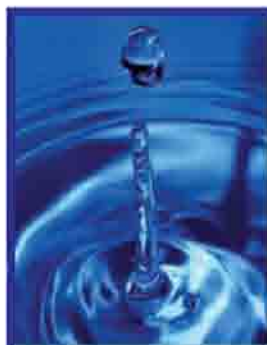


Helicoidais de Cavidade Progressiva

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 Carreteiros, Escritório 4,
Armazém 9 - Olhos de Água - 2950-554 Palmela

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