

# REVISTA DO CLUBE DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE



*"Splendour of the Seas"*

NR. 91  
MARÇO/ABRIL/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](mailto: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](http://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.



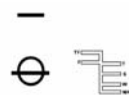
Informações - Informations

tel. phone (+351) 210 422 400 Fax (+351) 210 422 499  
[www.transtejo.pt](http://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 91**

**Março/Abril de 2009**

## **EDITORIAL**

### **UMA INDÚSTRIA MARÍTIMA PROACTIVA**



A INDÚSTRIA MARÍTIMA deve ser proactiva e não reactiva, para encarar os novos desafios como oportunidades e não como ameaças e, para tal, exige-se um exercício de responsabilidade colectiva de todos os actores envolvidos e não só pelos armadores. Os Estados de bandeira e costeiros, os carregadores, os armadores, os afretadores, os agentes de navegação, os *shipshandlers*, entre outros, desempenham um papel muito importante na formação da imagem da actividade do TRANSPORTE MARÍTIMO global.

O TRANSPORTE MARÍTIMO está a entrar numa nova era em que as novas formas de logística estão a alterar os padrões do COMÉRCIO MARÍTIMO, tecnologias avançadas e crescentes preocupações ambientais estão a mudar o rosto do negócio, como hoje o conhecemos.

Existe um enorme potencial para o COMÉRCIO MARÍTIMO europeu, tanto para o de longo curso como para o de curta distância. A remoção de obstáculos e a simplificação dos controlos nos portos europeus, para os navios que transportam mercadorias ao abrigo de um mercado interno (Espaço Marítimo Europeu sem Barreiras), será um importante passo em frente.

No entanto, tal não será suficiente. A pressão da concorrência dos países orientais, continuará a aumentar.

A Europa tem de analisar cuidadosamente todos os desafios e cenários marítimos, a fim de estar habilitada a tomar decisões estratégicas, a fim de garantir o futuro do nosso *shipping*, assegurando a sua excelência e o *know-how*.

É por essa razão que, no âmbito da política marítima integrada da União Europeia, que a Comissão está a realizar uma revisão estratégica da sua política do TRANSPORTE MARÍTIMO, analisando as oportunidades e ameaças para a navegação europeia nos próximos dez anos. Inclusive, haverá três pontos principais de interesse: — a competitividade do TRANSPORTE MARÍTIMO europeu em um mundo globalizado; um factor humano altamente qualificado e responsável e uma FROTA MERCANTE de qualidade, que deverá ser segura e ambientalmente responsável.

Apontando para a questão da escassez de Marítimos qualificados como uma área de menos sucesso dentro da indústria, a Comissão Europeia tem vindo a trabalhar durante anos para melhorar as condições de saúde e de segurança a bordo dos navios. Tem feito constantes esforços na formação e certificação dos Marítimos; e existe um compromisso de longa data, para apoiar as condições adequadas de trabalho no universo Marítimo. Tem havido também um esforço para trazer à realidade a Convenção consolidada sobre o Trabalho Marítimo da OIT, apoiando activamente os parceiros sociais, no sentido de alcançar um acordo para a aplicação prática dessas regras no TRANSPORTE MARÍTIMO EUROPEU.

Estas são práticas e acções concretas do trabalho diário em prol dos Marítimos, desenvolvido pela União Europeia. É curioso que todos estes esforços da Comissão Europeia, raramente sejam apresentados ou comentados em conferências marítimas.

Por esta razão é que se ouvem clamores por falta de aplicação do princípio da responsabilidade ambiental, criminalizando o sector, fazendo transparecer uma péssima imagem do mesmo. Pelo que tais clamores não são factuais.



## SUMÁRIO

	<i>Pag.</i>
• Editorial.....	3
• Notícias Soltas.....	4
• Encontro Regional.....	5
• Marinha de Pesca .....	6
• A MM no sec. XX .....	10
• Náutica de Recreio.....	13
• “Conferências”.....	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](mailto:comm@sapo.pt) • **Web site:** [www.comm-pt.org](http://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; José Rasquinho Joaquim Saltão.  
*Os artigos assinados expressam a opinião do autor, não necessariamente a posição da Direcção.*

**Capa:** — Um “Ferro” – J. Rasquinho

## 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](http://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](mailto:asilva_ferreira@hotmail.com)

## OFICIAIS DE QUARTO

19-Mar	Susana Brouco	Luís Esteves
26-Mar	Jorge Ribeiro	Paulo Ferreira
02-Abr	Carlos Soares	Luís Cruz
09-Abr	Ponces de Carvalho	Pedro Lencastre
16-Abr	Seabra e Melo	Paulo do Bem
23-Abr	Mário Júlio	Jorge Almeida
30-Abr	Mota Duarte	Luís Branco
07-Mai	Susana Brouco	Luís Esteves
14-Mai	Jorge Ribeiro	Paulo Ferreira
21-Mai	Carlos Soares	Luís Cruz
28-Mai	Ponces de Carvalho	Pedro Lencastre
04-Jun	Seabra e Melo	Paulo do Bem
11-Jun	Mário Júlio	Jorge Almeida
18-Jun	Mota Duarte	Luís Branco
25-Jun	Susana Brouco	Luís Esteves
02-Jul	Jorge Ribeiro	Paulo Ferreira



## 2009 – I ENCONTRO REGIONAL

Realizou-se no passado dia 14 de Março, em Viana do Castelo, o **I ENCONTRO REGIONAL** deste ano.

O Encontro teve início no “GIL EANNES” onde fomos recebidos pelo Eng. Santos Lima, Vice-Presidente da FUNDAÇÃO GIL EANNES, que nos dirigiu umas palavras de boas vindas, levando-nos em seguida a uma visita ao Navio Museu, no qual tivemos a oportunidade de ver uma exposição de excelentes fotografias, da autoria do nosso Colega José Rasquinho, intitulada MARESIAS e que se enquadra nas celebrações dos 750 anos de Viana do Castelo.

Aproveitamos a oportunidade para fazermos referência ao inestimável apoio ao COMM por parte da Directora da FUNDAÇÃO GIL EANNES, Dra. Lúcia Afonso.

Após esta visita seguimos para o restaurante O CAMELO onde decorreu o almoço convívio, que reuniu cerca de 80 Colegas e onde se degustaram deliciosos pratos regionais da cozinha vianense, regado com um delicioso vinho verde regional.



Fotografias da autoria do Colega José Rasquinho



### “ARGUS”

A 22 Janeiro 2009 a empresa Pascoal & Filhos da Gafanha da Nazaré, adquiriu num leilão em Arrubas nas Caraíbas, o navio “Argus”. O lugre que já está atracado em Aveiro e que durante os últimos 35 anos foi aplicado na actividade turística, é gémeo do “Creoula” e do “Santa Maria Manuela” que actualmente está em Vigo a sofrer trabalhos de recuperação e adaptação para fins científicos

O “Argus” que foi construído na Holanda e armado para a pesca do bacalhau pela família Bensaúde tornou-se o lugre mais conhecido devido às crónicas do oficial da marinha Australiana, Alan Villiers, com “A CAMPANHA DO ARGUS”.

### PEIXE ROBÔ

Concebido por cientistas britânicos, equipado com sensores químicos para identificar poluição marinha, tem metro e meio de comprimento e vai percorrer os oceanos. O peixe robô iniciará as suas actividades robóticas pelas águas do norte de Espanha.

### COMÉRCIO DE BACALHAU

O governo norueguês, considerou importante em época de crise, definir um pacote de medidas para apostar na divulgação dos produtos do mar da Noruega. Uma campanha de marketing do bacalhau da Noruega junto do mercado português, avaliada em 3.5 milhões de euros é uma dessas medidas. Portugal é o principal consumidor do bacalhau seco salgado da Noruega, representando 100 milhões de euros em 2008. A campanha agora anunciada pela NORGE, justifica-se por se ter verificado no ano passado um decréscimo nas importações pois Portugal importou da Noruega 39 mil toneladas de bacalhau contra 40.7 mil toneladas um ano antes e 32 mil toneladas em 2006.

A NORGE tem um novo *site* em português, orientado para o consumidor final, com receitas adaptadas a diversas situações da vida quotidiana.

### ATLAS DAS PESCARIAS

Açores, Madeira e Canárias vão elaborar um atlas das pescarias para melhorar o conhecimento das acti-

vidades das frotas de pesca nestas três regiões ultraperiféricas europeias. O documento visa demonstrar que há um aumento do esforço de pesca nas águas insulares, assim como influenciar a forma como Bruxelas encara a gestão das pescas nas zonas económicas exclusivas das três regiões. Igualmente vai ser criado um Conselho Consultivo Regional das regiões Ultraperiféricas, entidade esta que permitirá ser uma voz com maior peso, na defesa dos interesses estratégicos destas regiões junto da União Europeia.

O Governo dos Açores prepara legislação, no âmbito da fiscalização das pescas, destinada a impedir que embarcações que operam com palangre possam descarregar determinadas espécies marinhas inexistentes fora do limite das três milhas marítimas da costa. Irá igualmente surgir uma regulamentação regional conforme a especificidade dos Açores, no âmbito do novo Estatuto Politico - Administrativo que permite aos órgãos de governo próprio da Região alterar o regime contra-ordenacional relativo à actividade da pesca.

### MUSEU DA CIÊNCIA E DO MAR PARA OLHÃO

O presidente da Câmara de Olhão solicitou ao Ministro da Cultura, no âmbito do Quadro Estratégico de Referência Nacional, a colaboração do Ministério para o projecto de Olhão vir a ter um Museu da Ciência e do Mar.

### COMUNIDADES PISCATÓRIAS

A Câmara de Faro no âmbito do Programa Operacional de Pesca, pretende construir um recife artificial ao largo da Ilha da Culatra para servir as comunidades piscatórias das Ilhas da Culatra e de Faro. O projecto orçado em um milhão de euros, visa a colocação de 1 050 módulos cúbicos em betão que ocuparão uma área de 0,88 quilómetros quadrados. Este recife destina-se a proteger espécies juvenis que ciclicamente migram da Ria Formosa para o mar. Na Ilha da Culatra residem 450 famílias que vivem maioritariamente da pesca e do marisqueio. Das 1 100 embarcações registadas no porto de Olhão, 150 pertencem à comunidade piscatória da Culatra. A Direcção-Geral das Pescas e Aquicultura igualmente autorizou que durante um ano, os pescadores da Culatra, usassem redes com malhagem específica para a captura de uma espécie de elevado valor comercial que é muito semelhante ao linguado, mas que se denomina língua. Esta licença de pesca que vai ser controlada pelo IPIMAR, visa verificar a viabilidade de emissão posterior de licenças de pesca para esta captura.

### AQUICULTURA

O grupo de trabalho sobre o sector da aquicultura em Portugal, criado pelos Ministérios do Ambiente e das Pescas anunciou no seu relatório, que existem novas explorações previstas para o mar do Algarve, com uma perspectiva de produção calculada em 12

mil toneladas por ano. Os novos investimentos visam a produção de peixes como o sargo, corvina, pargo, linguado, dourada e robalo duplicando assim a produção anual do país.

### CONTROLO EUROPEU DOS NAVIOS

O projecto de regulação europeu para a pesca artesanal que modifica as modalidades de controlo sobre os navios de pesca (os registos de bordo, equipamento para vigilância dos navios por satélite) está a ser alvo de forte controvérsia. Os problemas da segurança dos navios de pesca com menos de doze metros, também originam protestos entre a comunidade piscatória europeia. Em França onde têm assumido maior visibilidade os protestos dos pescadores, os portos de Marselha, La Clotat, Ajaccio e Bastia foram bloqueados pelas embarcações atuneiras.

Por sua vez em África vêm surgindo conflitos entre a pesca artesanal e a pesca industrial, um pouco por todo o lado. A pesca industrial feita por navios sem licenças para as ZEE, é um problema grave, principalmente em áreas onde os stocks de espécies altamente migratórias se encontram depauperados. Declarações de capturas falsificadas, capturas em zonas interditas durante as épocas de interdição, utilização de técnicas de pesca destrutivas e principalmente espécies rejeitadas após captura, devido ao seu fraco valor económico, constituem os principais motivos de conflito.

A Conferência de alto nível ocorrida em Lisboa em Outubro 2007, promovida pela Presidência Portuguesa e da Comissão Europeia com a esmagadora presença de países africanos, versando sobre a erradicação da pesca ilegal, não declarada e não regulamentada – pesca INN – produziu a adopção de uma Declaração onde se reconheceu a necessidade de reforçar as medidas de controlo e vigilância

das actividades de pesca e a importância de considerar a vertente comercial da pesca ilegal. Nesta perspectiva foi defendido o recurso a mecanismos que impeçam a entrada nos territórios dos seus países de produtos provenientes de pesca ilegais. É neste contexto que Las Palmas nas Canárias foi agora classificado como “porto permissivo” e considerado como o principal centro de distribuição para o pescado capturado ao longo da costa africana, além como fornecedor de serviços às frotas INN abrigando uma grande quantidade de sociedades que armam navios piratas.

Alberto Fonte



NO MAR OU EM TERRA ASSEGUAMOS  
OS MELHORES  
SERVIÇOS

criamos Soluções dinamizamos Contactos estipulamos Metas cumprimos Acções

SCMA  
SHIPPING CONSULTANCY  
MANAGEMENT



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

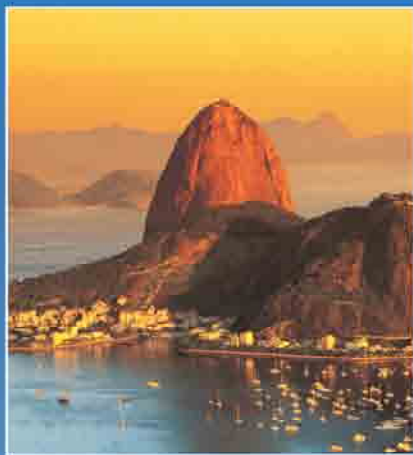
Clube de Oficiais da Marinha Mercante



**CRUZEIRO PELO MEDITERRÂNEO; O PREÇO INCLUI:** • Cruzeiro de 7 noites em pensão completa • Atividades 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	Portos de Escala
19 Nov	Lisboa, Portugal
20 Nov	Navegação
21 Nov	Funchal (Madeira), Portugal
22 Nov	Tenerife (Ilhas Canárias), Espanha
23/27 Nov	Navegação
28 Nov	Recife, Brasil
29 Nov	Navegação
30 Nov	Salvador da Baía, Brasil
1 Dez	Navegação
2 Dez	Rio de Janeiro, Brasil
3 Dez	Santos, Brasil

**VOO DE  
REGRESSO  
INCLUIDO**  
até 18 Dezembro

Mais de  
**4.000 Portugueses**  
já fizeram este cruzeiro.  
**E VOCÊ?**

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

Voo de Regresso até 18 Dezembro, Taxas de Embarque e Taxas do Transporte Aéreo Incluídas.

Nota: Opções de Transferes e Estadia no Brasil a Informar.

**MUITO MAIS QUE UM CRUZEIRO**

Mais informações [www.royalcaribbean.pt](http://www.royalcaribbean.pt)



(continuação do nº anterior)

## COMPREENDER O DESPACHO 100



O **Despacho 100**, de 10/08/1945, que o artigo em análise classifica como “vaca sagrada” (penso que de “vaca sagrada” não tem nada), é o “Retorno ao Mar” dos portugueses, depois de tantos anos sem glória, onde foram gloriosos.

Na minha opinião, o **Despacho 100** foi uma das melhores opções do governo de então. Como é consabido, tinha por objectivo organizar a Marinha Mercante Portuguesa nas suas várias vertentes, dotando-a de navios modernos, económicos e capazes de servir as necessidades do tráfego marítimo entre Portugal, as Ilhas e as Colónias.

Mais de 80% dos nossos navios estavam gastos, eram lentos e antieconómicos.

Era urgente substituí-los por navios novos, de velocidade adequada ao tráfego e com uma tonelagem que pudesse satisfazer pelo menos 60% das nossas necessidades de transportes marítimos.

Tinha-se verificado que durante a II GG a tonelagem que possuíamos era muito reduzida para as necessidades do país, e que os montantes despendidos com a manutenção da frota atingiam valores incomportáveis. Com uma gestão rendível, urgia, pois, remodelar e corrigir os factores de produção. Só no ano de 1944 tinham sido gastos 120 000 contos (actualmente cerca de 9 000 000 contos) com fretes pagos a navios estrangeiros, relativos ao transporte de cargas sólidas, não incluindo o transporte de combustíveis, que podiam ter ficado em Portugal.

O **Despacho 100** não foi uma aventura, nem um meio de propaganda do Estado Novo. Não acredito que ele fosse apadrinhado pelo governo da época sem um bem fundamentado estudo económico que garantisse o retorno económico-financeiro dos investimentos.

Estava muito bem estruturado, embora posteriormente sofresse algumas correcções de pouca monta, como, por exemplo, alteração das velocidades de navios para as carreiras insulares.

Com o fim de reflectir a actuação do governo da 2ª República, no que concerne as medidas tomadas em relação à marinha mercante, e que conduzem ao aparecimento do **Despacho 100**, é necessário narrar o seguinte:

As companhias CNN, CCN, SG e CNCA viveram tempos difíceis, devido, também, à má administração e concorrência desenfreada, levando o governo, em 1926, pelo Decreto nº 12 438, de 07/10, a atribuir um subsídio à CNN e CCN para assegurar as carreiras de África e regularizar a sua precária situação financeira.

Com o fim de reduzir custos, regulamentar os tarifários e melhorar a capacidade produtiva das companhias de navegação, o governo, em 1931, publicou um Decreto-Lei que previa a fiscalização das empresas armadoras por parte do Estado, através de comissários do governo.

É criado, em simultâneo, o Conselho Arbitral, para deliberar sobre questões emergentes entre o Estado e as empresas de navegação. Fixam-se métodos para a aplicação dos resultados e a limitação dos dividendos, e a criação de fundos para a aquisição de novos navios.

Todavia, com todas estas medidas que pareciam eficazes para a recuperação económica das companhias armadoras, de balde se conseguiu os resultados esperados, apesar do esforço conjugado por todos envolvidos na exploração dos navios.

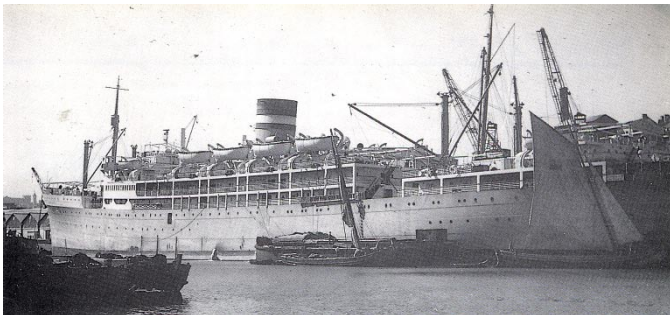
Em 1939, antes da eclosão da II GG, dispúnhamos de 261 000 TAB, quase todos navios velhos.

Em 09/10/1939 é criada a Junta Nacional da Marinha Mercante com o objectivo de: “harmonizar os interesses concorrentes e antagónicos e facilitar aos armadores e proprietários de navios a prestação de todo o concurso para enfrentar as dificuldades impostas pela guerra que acabava de deflagrar.”

Este organismo tinha, também, funções de Conselho Superior da Marinha Mercante e de Conselho de Tarifas, e veio a verificar-se que foi de grande utilidade a sua criação porque permitiu, quando o país precisava dos preciosos abastecimentos e não dispunha de uma frota de MM à altura de os satisfazer, procurar as soluções que mais convinhavam ao país.

Em 1943 procedeu-se à aquisição de cinco navios alemães, surtos em portos portugueses, num total de 35 000 TAB, após difíceis negociações diplomáticas entre Portugal e a Alemanha.

Além da experiência obtida durante a II GG, os lucros que a conjuntura gerada pela guerra permitiu realizar com o transporte marítimo e os lucros cessantes que não se conseguiram realizar por falta de meios; o saneamento sustentado das finanças do Estado; as necessidades do fomento da economia no mercado económico português; a necessidade verificada



da auto-suficiência em matéria de transportes marítimos; e o exemplo dos países que através da indústria marítima conseguiram prosperar, levaram o governo a pensar no ressurgimento e renovação da marinha mercante nacional.

Assim nasce o **Despacho 100**, amado por uns, contestado por outros, que vêem nele não um desígnio nacional, mas uma decisão do Estado Novo e, por isso, condenável. Não devemos julgar de livre arbítrio, nem avaliar somente uma parte de um todo, devemos analisar separadamente as acções do governo dessa época para concluir que nem tudo foi mau, apesar do deficit democrático.

A seguir ao **Despacho 100**, por DL, de 24/08/1946, foi instituído o Fundo de Renovação da Marinha Mercante, com o fim de criar os meios financeiros indispensáveis para a realização daquele projecto.

O plano gizado não era suportável só pelas companhias de navegação, através dos seus fundos de reserva, mas havia, também, necessidade de recorrer ao crédito. O Fundo de Renovação da MM devia estar habilitado, também, para satisfazer esse desiderato.

Para o efeito, foi autorizado a contrair um empréstimo interno, amortizável e constituído por séries de obrigações com o valor nominal de 1 000\$00 cada, com condições a fixar pelo governo.

Os empréstimos concedidos pelo Fundo de Renovação teriam de ser reembolsados pelos armadores, em 20 anuidades a contar do quinto ano da concessão do empréstimo.

A garantia do pagamento era assegurada pelos navios adquiridos e pelo património das companhias de navegação.

Para reforço da garantia, foi publicado em 1948 um diploma que estabelecia regras pelas quais as empresas que recorressem ao Fundo de Renovação, ou que recebessem subsídios do Estado, só poderiam distribuir dividendos pelos seus accionistas depois de satisfazer os seus compromissos com o Fundo de Renovação e deduzirem as amortizações técnicas (reintegrações e amortizações) que eram fixadas pelo DL nº 37 052, 9/09/1948, cujas quotas de amortização eram de 8% e 6 %, respectivamente, para petroleiros e outros navios, aplicadas sobre o seu preço de custo.

Esta política habilitava as companhias de navegação a poder comprar uma nova unidade para substituir a que estava a ser amortizada, dentro da vida útil do navio a substituir. Como se vê, o “mago” das finanças

não precisou de recorrer às “arcas encouradas”, que, ao que parece, não eram sequer de couro, mas sim de madeira de cânfora para evitar que as “traças” lhe comessem as notas.

Agora é que parecem ser de couro de vaca louca, alimentando uma prolífera “bicharada” que se tornou omnívora e que não só come hoje fartamente, como comeu os montantes da “pesada herança” de 889 toneladas de ouro fino e as reservas de 40 milhões de contos de divisas estrangeiras (isto em 1974, o que perfaz actualmente 1 240 milhões), reservas essas que faziam de Portugal um dos países do mundo com mais divisas *per capita*, além do fabuloso manancial que tem corrido e ainda corre da CE

O saudoso Zeca Afonso é que tinha razão, embora a rima fosse para os “outros”: “Eles comem tudo, eles comem tudo, eles comem tudo e não deixam nada...”

### PAQUETES DO DESPACHO 100

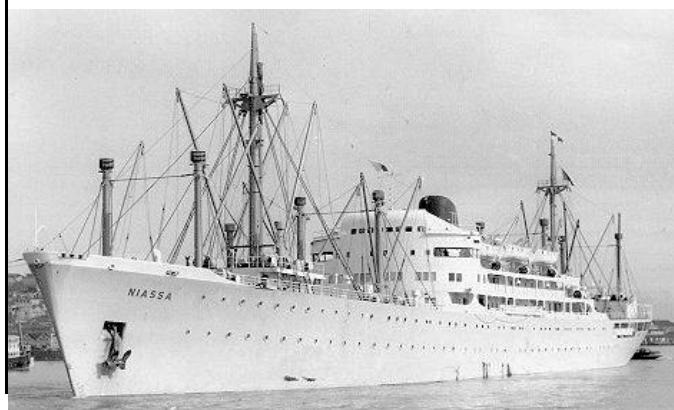
O autor do artigo publicado na revista nº 87 do COMM, refere-se aos paquetes “Príncipe Perfeito” e “Infante Dom Henrique” como paquetes do **Despacho 100**, mas não é assim. São uma decisão de compra das companhias de navegação, numa época em que havia uma grande procura de passageiros para as colónias, e são navios construídos em 1961.

O primeiro paquete do **Despacho 100** foi o “Pátria”, construído em 1947, e o último paquete do mesmo despacho foi o “Niassa”, construído em 1955. Este chegou a Lisboa no dia 10/08/1955, dia do aniversário do Despacho nº. 100, e, como é óbvio, terá aproveitado politicamente para enaltecer a obra do seu criador na cerimónia de recepção que se realizou na Estação Marítima Rocha do Conde de Óbidos. O “Niassa” foi, também, o último paquete a ser vendido, em 1979, pela CNN, já nacionalizada, tendo seguido para Bilbao onde foi demolido.

O armador grego George Potamianos, que estava em negociações com a CNN para a sua aquisição, com o fim de adequá-lo a navio de cruzeiros, ficou perplexo com a atitude da CNN, por não o ter notificado daquela decisão.

### “FRACASSO” DO DESPACHO 100

Não percebo onde está o porquê do fracasso do **Despacho 100**, se tivermos em conta que os navios de carga andavam sempre carregados nos dois senti-



dos e os navios de passageiros sempre lotados, além de dar emprego a cerca de sete mil pessoas, só tripulantes, fora os empregos indirectos.

Só a partir de 1963, com a introdução dos jactos pela TAP nas rotas para África, começou a concorrência com o transporte de passageiros por mar, para aqueles destinos.

O **Despacho 100** previa que algumas carreiras seriam deficitárias, mas tinham de se manter, subsidiadas, com o fim de servir os interesses políticos e

sociais do país.

É de frisar que os navios do **Despacho 100** tiveram uma vida útil bem superior aos 20 anos, considerado o tempo útil de exploração de um navio, e todos foram amortizados de acordo com o regime de amortizações da época.

**Joaquim Saltão**  
(conclui no próximo número)

## ARGUMENTAÇÃO VÁLIDA...

Excelentíssimo Senhor Doutor Juiz,

Meritíssimo:

Confirmo que vi na estrada a marca de 70 em números negros inscritos num círculo vermelho, sem qualquer informação de unidades.

Ora, como sabe, a Lei de 4 de Julho de 1837 torna obrigatório em Portugal o sistema métrico, e o Decreto 65-501 de 3 de Maio de 1961, modificado de acordo com as directivas europeias, define, como unidade DE BASE LEGAL, as unidades do SISTEMA INTERNACIONAL, **SI**. Poderá confirmar tudo no *site* do Governo.

Ora, no sistema **SI**, a unidade de comprimento é o "metro", e a unidades de tempo é o "segundo". Torna-se portanto evidente que a unidade de velocidade é o "metro por segundo". Não me passaria pela cabeça que o Ministério aplicasse uma unidade diferente.

Assim sendo, os 70 metros por segundo correspondem, exactamente a 252 km/h. Ora a Polícia afirma que me cronometrou a 250 km/h o que eu não contesto. Circulava portanto 2 km/h abaixo do limite permitido.

Esperando a aceitação dos meus argumentos, de V. Exa.

António Nogueira  
(Eng.º Civil, IST)

**NOTA: O ENGENHEIRO NÃO FOI CONDENADO!**



**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](http://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



### V REGATA ESCOLA NÁUTICA INFANTE D. HENRIQUE

A 29 de Março 2009 decorreu no estuário do Rio Tejo, organizada pelo COMM, com o apoio da Associação Naval de Lisboa e da Associação Nacional de Cruzeiros, a V REGATA ESCOLA NÁUTICA INFANTE D. HENRIQUE dedicada a embarcações de cruzeiro. Saiu vencedor na Classe **ORC** a embarcação “Harfang Two / EINAUS” tendo como *skipper* Nuno Alexandre, seguido da embarcação “ATRIA 45” tendo como *skipper* Marius França Pereira e uma tripulação de alunos da ESCOLA NÁUTICA, ficou em terceiro lugar a embarcação “ATCHIM” com o *skipper* Luis Charola.

Em **ANC A** venceu o “ANTHEA” com Geraldo Roth como *skipper*, ficando em segundo lugar “STEP IN” com Francisco Alvarenga e em terceiro lugar “OBBI” com o *skipper* Ruy Ribeiro. Na Classe **ANC B** venceu “POLARIS” com o *skipper* Luis Plantier, ficando em segundo lugar “SORCERER” tendo como *skipper* o associado do COMM Eduardo Santos e em terceiro lugar o “HARMONY” tendo como *skipper* o associado do COMM Jara de Carvalho.

Os prémios aos vencedores foram entregues no dia 3 de Abril, no auditório do IPTM durante a FESTA NÁUTICA este ano dedicada ao VTS COSTEIRO / ROCA CONTROL, onde assumiu especial relevância o **SEMINÁRIO CULTURAL COMM** tendo como orador o nosso associado Comandante Jacinto de Sousa. A vasta assistência presente foi sensibilizada para a



importância desta nova valência do IPTM para a Segurança Marítima e da sua relevância disponível para apoio à segurança dos nautas, quando a navegar na costa. Desta forma o COMM continua a acção de promover a informação aos nautas, tal como o fizemos há dois anos quando divulgou na Festa Náutica o serviço SAER da Força Aérea Portuguesa.

### NAVEGAÇÃO EM ÁGUAS INTERIORES

A MARINA DO PARQUE DAS NAÇÕES reabre em Julho 2009 a Bacia Sul, com capacidade para 602 postos de atracação. A inovadora solução de engenharia que visa minimizar os níveis de assoreamento e que irá permitir a exploração da marina, está a ser seguida e tomada como “case study” pela engenharia portuária mundial. Como nos afirmou o seu responsável Eng. Vilar Filipe, o mais importante da obra não se vê pois está abaixo do nível da água. Está em fase de conclusão o molhe sul, o molhe norte e a ponte móvel, estando a decorrer a instalação de todo o equipamento



flutuante. A MARINA DO PARQUE DAS NAÇÕES vai ser a primeira em Portugal com um sistema de comportas, adoptando a solução de uma marina semiaberta, equipada com um dispositivo de controlo do envasamento através de um dique de fechamento com duas comportas duplas que garantem a estanquidade das bacias. Para 2010 ficará a criação de um cais de eventos que, associado à ponte-cais, criarão condições para a realização de festivais náuticos e a acostagem de embarcações de grande porte. As obras estão avaliadas em 12 milhões de euros de investimento dos novos accionistas que são o BBVA, BCP e a Parque Expo. Estamos convictos que esta marina, virá dinamizar muitíssimo a actividade náutica no Mar da Palha e a navegação pelo Tejo superior até Valada. Oxalá os Municípios ribeirinhos do Rio Tejo aproveitem as sinergias que se irão gerar, implementando postos de atracação nas suas áreas de influência.

### GRANDE LAGO DO ALQUEVA

Uma parceria entre a NAUTIALQUEVA – Serviços



Náuticos, Lda. e a LIVRE DE AMARRAS – Actividades Náuticas, Lda. veio possibilitar a prática de vela no Grande Lago do Alqueva. O núcleo de vela da Amieira conta com dois barcos da classe Optimist, dois Raquero 2000, uma embarcação de cruzeiro Dehler e um Vaillant semi-rígido com motor. Completa-se assim a oferta para os amantes da vida náutica que já contavam ali com o bem-estar dos barcos-casa.

### MARINA DA ILHA DAS FLORES – AÇORES

No Porto das Poças em Santa Cruz das Flores nos Açores, vai ser construída uma marina. Ficará com capacidade para 120 postos de atracação, estando o início das obras no lado sul do porto de Santa Cruz, para começar ainda este ano.

Por sua vez o Governo açoriano anunciou obras no porto da Horta na Ilha do Faial orçadas em 33 milhões de euros. Para além da construção de um novo cais acostável com 300 metros, do lado Norte da baía, para embarcações de passageiros, será construído no lado Sul da baía, uma zona para atracação de grandes iates. Todas estas obras agora iniciadas visam a redimensionar, requalificar, melhor projectar e capacitar a cidade da Horta para a sua vocação marítima e cosmopolita.



### CONSTRUÇÃO NAVAL

A crise de confiança que se vive no sistema financeiro, parece não afectar o estaleiro polaco SUNREEF, que declara fortes vendas em 2008 e animadoras perspectivas para 2009. O sucesso segundo os gestores, está no foco em inovação e extensão das gamas de iates que produzem. Em 2009 vão iniciar-se nos super-iates /double deck, além de estarem a projectar novos mega-catamarãs com mais de 100 pés e em breve terão capacidades instaladas para produzirem iates até 50 metros.

Por sua vez a NCP REPAIR SHIPYARD em colaboração com o designer Nuvolari Lenard, iniciou a conversão para super-iate de luxo de um rebocador com 60 metros comprimento, boca 11.80 m, pontal 5.20 m, calado 4.50 m da classe North Sea Supplier. O SEA WARRIOR irá manter a construção do casco e a sua solidez irá permitir comportar qualquer condição cli-



mática em navegação à volta do mundo.

### A ANOMT

A ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE OPERADORES MARÍTIMO TURÍSTICOS iniciou a sua actividade em 26 Fevereiro 2009. Tem como objecto servir a actividade marítimo-turística assegurando a defesa dos seus associados, celebrar contratos e acordos, bem como promover o desenvolvimento empresarial e tecnológicos e procurar junto das entidades e autoridades competentes a melhoria do seu estatuto próprio,

### INSTITUTO HIDROGRÁFICO

De salientar o lançamento da 2ª edição do Roteiro da Costa de Portugal Continental que cobre toda a zona do Cabo Carvoeiro ao Cabo de São Vicente, depois de no ano passado, na 1ª parte do Roteiro, ter sido coberta a costa desde o Rio Minho ao Cabo Carvoeiro.

Alberto Fontes

## “CONFERÊNCIAS MARÍTIMAS”

### DIRECTIVA UE QUE PÕE TERMO ÀS "CONFERÊNCIAS MARÍTIMAS" EM CONSULTA PÚBLICA ATÉ OUTUBRO

A reforma das regras de concorrência aplicáveis aos serviços de transporte marítimo, com que a UE pretende pôr termo às designadas "conferências", foi já revelada, estando nos próximos meses em consulta pública (até Outubro).

Trata-se de um anteprojecto de regulamento relativo à renovação do Regulamento de excepção por categorias a consórcios de transporte marítimo de linha regular (Regulamento CE nº 823/2000 da Comissão, de 19 de Abril de 2000, modificado), cujo articulado permitia aos armadores a fixação de preços e a coordenação da capacidade do transporte de carga em contentores.

Embora acabe com as conferências, este Regulamento permite às linhas de transporte marítimo uma ampla cooperação (designadamente prestarem um serviço conjunto, agora denominado "em consórcio"). As directrizes marítimas que agora se adoptam são parte integrante do designado Plano de Acção da Comissão para levar a cabo a tão aguardada Política Marítima Comum Europeia.

A expectativa é que as referidas directrizes não colidam com as normas do Tratado CE de práticas comerciais restritivas (artigo 81º), e resultam de uma consulta pública que teve lugar em 2007. No ano precedente o Conselho tinha já derogado a excepção às normas de concorrência da UE para as "CONFERÊNCIAS MARÍTIMAS".

A partir de Outubro deste ano as companhias de linha regular devem certificar-se que as suas práticas comerciais se coadunam com as normas de concorrência. As novas directrizes vão permitir aos operadores marítimos o entendimento das implicações das novas regras, tanto no transporte marítimo de linha regular, como nas operações de "tramp" (transporte marítimo não regular de carga a granel), os denominados acordos de "pool".

A comissária da Concorrência, Neelie Kroes, enfatizou a importância do transporte marítimo de mercadorias na economia europeia, manifestando a intenção de "garantir que o sector funcione da forma mais competitiva possível, mantendo os preços baixos e a qualidade de serviços elevada".






# 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@knudsenSHIPCHANDLERS.pt](mailto:knudsen@knudsenSHIPCHANDLERS.pt)  
Website: [www.knudsenSHIPCHANDLERS.pt](http://www.knudsenSHIPCHANDLERS.pt)

Members  

Drew Marine Representative 

Quality System 



## ECNIMOITA

CLIMATIZAÇÃO E ENERGIA, LDA.

### SOLUÇÕES DE CONFORTO

▶ **Ar Condicionado** 

▶ **Aquecimento** 

▶ **Recuperadores de Calor** 

▶ **Energia Solar** 

**Gerência do Colega:**

## Luis Galvoeira Borges

Telef. 212895454  
[www.tecnimoita.pt](http://www.tecnimoita.pt)

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

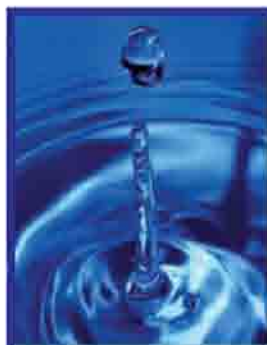


Helicoidais de Cavidade Progressiva

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