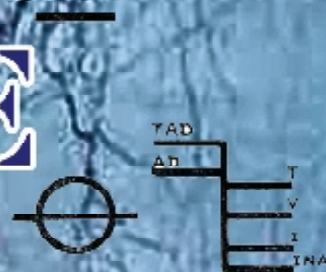


BORDO LIVRE



REVISTA DO CLUBE DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE

NR. 110
MAIO/JUNHO DE 2012





RESÍDUOS DE HIDROCARBONETOS DE NAVIOS *MARPOL WASTES*

A EGEO 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.

www.egeo.pt

Águas oleosas *Bilge waters*
Lamas oleosas *Sludge*
Bancas contaminadas *Contaminated bunkers*
Óleos usados *Dirty oil*
Águas sanitárias *Sewage*
Lixos domésticos *Garbage*
Limpezas industriais *Industrial cleanliness*

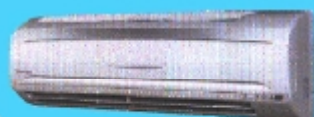
EGEO Tecnologia e Ambiente S.A.
Tel. (+351) 219 499 200 Tlm. (+351) 912 509 826 Fax (+351) 219 499 250 Email maritma@egeo.pt



CLIMATIZAÇÃO E ENERGIA, LDA.

SOLUÇÕES DE CONFORTO

▶ **Ar Condicionado**



▶ **Aquecimento**



▶ **Recuperadores de Calor**



▶ **Energia Solar**



Gerência do Colega:

Luís Galvøeira Borges

Telef. 212895454
www.tecnimoita.pt

De olhos no futuro

Estamos a implementar boas práticas para melhorar o desempenho ambiental, com vista a um futuro melhor.

Transporte Público Fluvial, um parceiro Intermodal, na Mobilidade da Área Metropolitana de Lisboa.

Grupo Transtejo, damos mais margem ao Ambiente.



Informações:

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



ninguém fica à margem...



CRUZEIRO COMM 2012

FIORDES NORUEGUESES desde KIEL



MSC MAGNIFICA

Saída/Chegada de KIEL

De 19 a 26 Agosto 2012

8 Dias - 7 Noites

Preço por pessoa num Camarote:
Interior: 705€, Vista Mar: 787€
Varanda: 942€, 3.^a/4.^a pessoa: 578€

Não incluído: Taxas portuárias 120€ pp, quota serviço 7€/noite/adulto e 3,50€/noite/menores de 14 anos, bebidas e extras pessoais. Preços em Euros, por pessoa, só cruzeiro.

Transfere Hamburgo/Kiel/Hamburgo - sob consulta. Número de camarotes LIMITADOS!



**AS CRIANÇAS VIAJAM
GRATUITAMENTE TODO O ANO!**

As crianças menores de 18 anos viajam grátis, partilhando o camarote com 2 adultos. As crianças pagam somente as taxas portuárias.



MSC
CRUZEIROS

Para mais informações poderá contactar o colega **Jorge Ribeiro** através do email: jmdribeiro@sapo.pt ou telm: 91 663 69 25
INSCRIÇÕES: Clube de Oficiais da Marinha Mercante

SUMÁRIO

	Pag.
• Notícias Soltas	4
• Editorial	5
• Maersk Mooler	6
• “Costa Concordia”	8
• África – Europe	10
• 75º Aniversário	11
• Rota Polar	12

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

Telefone : 21 888 07 81 • clubeficiaismarinhamercante@gmail.com

Reg. Publ. : Nº 117 898 • Depósito Legal Nº 84 303

Correio Editorial: Despacho • DE00962012GCLSL/SNC.

Director: Daniel C. de Spínola Pitta

Tipografia: Associação dos Deficientes das Forças Armadas (ADFA)

Colaboraram neste número: José Rasquinho; Patrícia Duarte; Alexandre da Fonseca; Jorge Azedo; Huberto Ferreira; Nuno Bessa e Catarina Pinto.

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

Capa: , foto do Eng. José Rasquinho



Patrícia Correia Duarte
Directora

FUNCIONAMENTO DA SEDE DO COMM

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

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

Comparece e convive.

ACTUALIZAÇÃO DO SITE E DO E-MAIL 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

clubeficiaismarinhamercante@gmail.com

DELEGAÇÃO DO NORTE

Todas as **terceiras sextas-feiras de cada mês**, realizar-se-à um almoço de convívio dos Colegas do Norte, em Leixões, pelas **12:30**, no restaurante **Viveiros da Mauritània**, em Matosinhos.

Se és do Norte, aparece.

A organização está a cargo dos **Ctes. António Ferreira e Hugo Bastos**

Tlm: – 91 905 08 24

asilva_ferreira@hotmail.com

Tlm: – 96 739 510 7

hugo.bastos@douroazul.pt

ALMOÇOS NA SEDE DO CLUBE

Todas as **quintas-feiras** realiza-se um **almoço de convívio** na sede do COMM, na Travessa de São João da Praça, 21, em Lisboa.

Todas as semanas é enviado um *e-mail* aos Colegas associados, com a informação do prato e, quem estiver interessado e disponível, só tem que confirmar a sua presença, igualmente por *e-mail*.

Com estes almoços procuramos incrementar um convívio entre Colegas.

REVISTA “MAR DE CÁ”

A Revista MAR DE CÁ remete-nos a temas relevantes no mundo náutico visto por olho português. Os feitos mais relevantes da história portuguesa foram conquistados no Mar, a nossa janela para o mundo e acreditamos que a nossa vocação marítima não está esgotada.

A equipa que se reuniu para fazer navegar este “barco” pretende levar até vós a nossa visão da actualidade e destacar a pertinência de uma formação bem ancorada para gerar inovação e riqueza. Recebemos muitos “marinheiros” a bordo, professores, colaboradores e amigos, que contribuíram para aprovisionar a MAR DE CÁ.

Espere-mos que o leitor, quer esteja em Portugal, em alguma empresa náutica, quer seja um adolescente com dúvidas do destino académico, ou outro marinheiro em qualquer canto do mundo, desfrute desta breve viagem pelas linhas da maré cheia.

Que a MAR DE CÁ só vos leve a bons portos.

Bordo Livre



Nº 110

Maio/Junho de 2012

EDITORIAL

OS FACTORES DE SEGURANÇA DOS PORTOS

Embora a saúde e segurança sejam principalmente impulsionados pela obrigação legal e moral, não deixam também de ser uma componente comercial. As grandes corporações envolvidas nos portos, e no transporte marítimo, estão muito conscientes da repercussão comercial que inevitavelmente se seguirá a um acidente ou incidente. Na sociedade cada vez mais litigiosa, em que actualmente vivemos, a mitigação e o planeamento dos riscos têm assumido um novo significado.

Actualmente, os portos e as operações portuárias, demonstram um caso clássico de risco e de ganhos. A fim de tirar partido dos benefícios comerciais, os portos devem estar dimensionados para um maior volume de cargas movimentadas pelos navios, muito maiores do que uma década atrás. Os riscos são mais elevados com o aumento do tráfego, muitas vezes em ambientes restritos, em que as probabilidades de uma colisão navio-navio ou de navio com as infra-estruturas portuárias, são muito maiores. Com os factores económicos, que impulsionam a necessidade dos operadores portuários a maximizarem as receitas, é necessário que os portos optimizem, de imediato, toda a área molhada disponível, a fim de melhorarem a sua capacidade. Isso muitas vezes leva a atrasos nos navios de entrada, se os terminais não estiverem de imediato disponíveis. Os navios quando aguardam pela atracação, precisam de ter acesso a um fundeadouro adequado, longe das principais rotas de trânsito e com protecção contra condições meteorológicas adversas, no entanto, estas condições nem sempre estão disponíveis, aumentando, deste modo, os riscos de acidente ou incidente.

TRÁFEGO SEGURO DE NAVIOS

A questão da movimentação segura de navios, estende-se muitas vezes para além da jurisdição do porto, mas, mesmo assim, devem ser abordadas. Em áreas, tais como a aproximação ao sueste do porto de Hong Kong, que é o principal acesso ao *cluster* portuário de Western Shenzhen, bem como aos terminais de contentores de Hong Kong, locais onde houve, nos últimos tempos, um grande incremento no tráfego marítimo. Tal situação tem provocado uma significativa ocorrência de congestionamento nos portos vizinhos, devido ao incremento excessivo de navios. O investimento recente em "passages plans" altamente especializados, em Hong Kong, ilustra a resposta necessária a tais desafios.

Em paralelo com os problemas relacionados com o aumento do número de navios, os factores ambientais externos, tais como vento, ondas e correntes, precisam de ser tidos em consideração. O Estreito de Sunda, entre as ilhas indonésias de Sumatra e Java, é afectado por fortes correntes, bem como por condições meteorológicas adversas. Os navios que demandam as instalações petroquímicas de MERAK necessitam de estar aptos para lidarem com estas condições, especialmente quando na aproximação às infra-estruturas portuárias ou de outros navios. Uma Pilotagem experiente e um VTS eficiente são a chave para a manutenção da segurança.

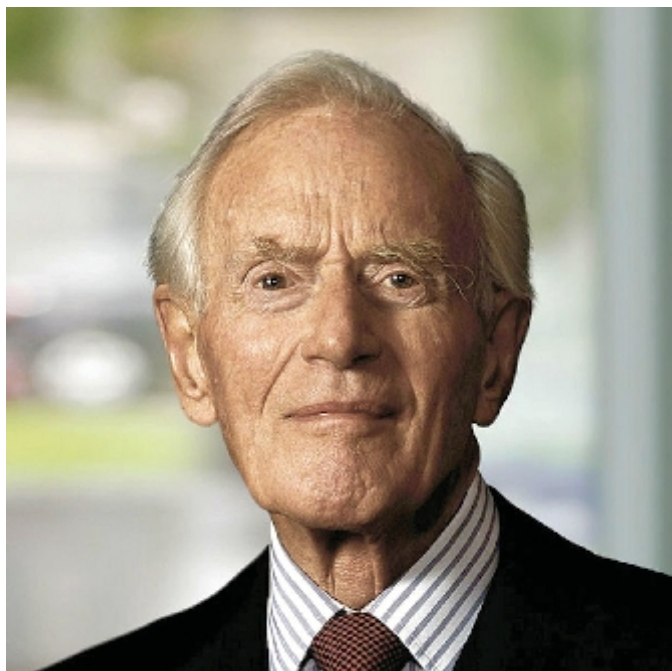
DESAFIOS POSTOS PELOS GRANDES NAVIOS PORTA-CONTENTORES

A nova geração de navios porta-contentores de 12 000 - 18 000 TEU também aumenta a complexidade na movimentação dos navios, nos portos existentes. Os navios desta dimensão tornam-se o grande desafio aos canais de acesso aos portos. Embora os canais possam ser dragados para receberem esta nova geração de navios, pode, contudo, haver limitações às manobras, provocadas pela intensidade do vento e das correntes que possam restringir o cruzamento de navios, bem como a aproximação às infra-estruturas portuárias. Tem sido sugerido que se adoptem procedimentos operacionais mais onerosos a estes navios, devido ao impacto que um acidente ou incidente, poderia provocar. É concebível que os danos causados a um navio de contentores de 18 000 TEU, possa fechar um porto por um tempo indeterminável, se o canal principal de acesso ficar obstruído.

Globalmente, não haverá um plano activo, capaz de recuperar a carga de um navio de tais dimensões e, ao mesmo tempo, tenha capacidade para recuperar o próprio navio.

EXEMPLO INVULGAR

ARMADOR MAERSK FALECEU AOS 98 ANOS



A comunidade marítima mundial despediu-se, consternada, do grande armador dinamarquês Maersk Mc-Kinney Moller, falecido a 16 de Abril, com 98 anos. A sua última presença na sede do grupo A.P. MOLLER-MAERSK, em Copenhaga, teve lugar quatro dias antes, na assembleia geral dos accionistas a 12 de Abril, quando teve uma breve intervenção e trocou impressões com administradores, directores, accionistas e jornalistas. Com idade tão avançada era um reformado ainda activo.

Era neto do fundador Arnold Peter Moller e filho do continuador Peter Maersk Moller, falecido em 1965. Foi admitido como sócio da empresa em 1940, tendo trabalhado nos diversos departamentos para adquirir experiência. Tomou o comando do grupo em 1965, dinamizando o notável crescimento da frota, rotas, tecnologias e diversificação de negócios.

Em 1993, transferiu a responsabilidade da complexa gestão do grupo para o CEO Jess Soderberg e, em 2003, cedeu a presidência a Michael Pram Rasmussen, que se mantém no cargo. Entretanto, em 2007 o grupo ganhou o novo CEO Nils Smedegaard Andersen, recrutado na cervejeira Carlsberg.

ADMINISTRAÇÃO SELECIONADA

O grupo A.P. MOLLER-MAERSK, fundado em 1904, teve apenas cinco executivos de topo em 108 anos de existência. O presidente Michael Pram Rasmussen destaca na sua mensagem de despedida que o contacto diário com Maersk McKinney Moller teve um forte impacto nas carreiras de todos os dirigentes do grupo. Os seus pareceres, conselhos e comentários fortaleceram sempre a administração, o negócio, as relações com clientes, tal como com fornecedores, parceiros e subordinados.

Maersk Mc-Kinney Moller começou por adquirir experiência, 28 anos à frente da gestão operacional e financeira, e durante mais 19 anos a supervisionar o negócio e as operações, comparecendo com regularidade nos serviços e reuniões na sede, o conhecido edifício ESPLANADEN, na capital dinamarquesa, ou viajando pelo mundo inteiro para, *in loco*, inspecionar e contactar os mercados, autoridades locais, agentes, carregadores, recebedores, portos, tripulações e observar os navios a operar nas mais diversas latitudes. Era um executivo muito interessado em fomentar mais-valias, na empresa e na sociedade, sendo um mecenas nas artes. Sempre actualizado nas diversas facetas do *shipping*, talvez não tivesse incentivado suficientemente nem seleccionado um sucessor qualificado.

INCOMPARÁVEL CONGLOMERADO

Os investimentos do grupo A.P. MOLLER-MAERSK são dispersos na Dinamarca e no exterior: 20% do DANSKE BANK e participações na cadeia de supermercados DANSKE, na exploração de petróleo e gás no Mar do Norte, em várias empresas industriais, estaleiros navais e gestão de terminais de contentores em vários portos.

A MAERSK tem a maior frota mundial em navios contentores, mais petroleiros e outros navios para tráfegos especializados. Em 1999, o grupo adquiriu a SAFMARINE, outro importante grupo de transporte marítimo fundado na África do Sul e que se fundiu em 1991 com a CMB – COMPAGNIE MARITIME BELGE, que operam autonomamente.

No dia seguinte, as acções do grupo subiram 6%, fixando-se a subida posterior nos 3%, pois os analistas admitem mudanças ainda não divulgadas, com o desaparecimento do terceiro herdeiro de Arnold Moller.

Maersk deixou três filhas e alguns netos, que poderão desejar seguir, agora, os seus passos, talvez num modelo diferente. O grupo emprega 117 mil pessoas em 130 países onde detém operações regulares.

O mercado prevê, assim, várias hipóteses: uma dispersão das acções (*stock split*), a venda das participações não nucleares, em especial no sector bancário e distribuição, ou a continuidade do complexo modelo actual, sendo necessário, para isso, dispor de um experiente armador com a garra de Maersk McKinney Moller.

Também não é a primeira vez que surgem notícias sobre o interesse de outros grandes grupos marítimos europeus de navios porta-contentores, numa fusão ou participação com a MAERSK. Talvez seja uma oportunidade, caso os herdeiros se entusiasmem em partilhar a gestão com armadores também com palmarés qualificados?

Curiosamente, trabalhei em Lisboa, na representação dos ferries da DFDS, sentindo sempre uma atracção especial pelo grupo MAERSK, apesar deste não dispor de navios de passageiros.

DINAMARCA APOSTA NAS MARCAS GLOBAIS

É curioso como um país com apenas 43 mil km² de superfície e uma população de 5.5 milhões, tem um PIB *per capita* de 37 000 US\$, sustentado por 80% de exportações industriais, 11% agrícolas, e 9% diversas, com marcas de expressão mundial, em sectores tão diferentes.

Destacam-se as seguintes marcas dinamarquesas de expansão mundial: — brinquedos LEGO, cervejas CARLSBERG e JACOBSEN, bicicletas YELORBIS, cachimbos BONORDT, produtos hortícolas SAMSO, produtos alimentares DANISH (queijo, fumados, molhos,



etc.), supermercados DANSK, transportadoras DANISH AIR, SAS, MOLLER-MAERSK, SAFMARINE, e DFDS (outro conhecido grupo marítimo dinamarquês). Curiosamente, a Dinamarca não aderiu ao Euro, tal como a Noruega não aderiu à União Europeia.

Humberto Ferreira
Eng. CN

A REVISTA “CLUSTER DO MAR”



Para além da edição em papel, a revista “Cluster do Mar”, que foi lançada no passado dia 4 de Maio, no Auditório do IPTM (Campus da ENIDH), surge também na *web*.

“Observatório de Mercado”, “Gestor em Foco”, “Estudo de Caso”, são algumas das secções apresentadas na estreia.

A revista é dirigida por Ana Paula Vitorino, actual deputada à Assembleia da República pelo Partido Socialista. No editorial, a ex-Secretária de Estado dos Transportes caracteriza a publicação como “uma revista especializada dedicada exclusivamente às questões relacionadas com o Mar, criando, pela primeira vez em Portugal, um espaço público de reflexão e de conhecimento sobre esta temática tão importante para a nossa sociedade e para o seu desenvolvimento, apostando na valorização e divulgação da Economia do Mar, nas suas diferentes vertentes e valências.”

Na capa do número inaugural, o destaque vai para uma entrevista a Assunção Cristas, Ministra do Mar.

Carlos Vasconcelos, Presidente da MSC Portugal é o “Gestor em Foco” neste primeiro número.



COSTA CONCORDIA

CRÓNICA DE UMA NOTÍCIA ANUNCIADA



Os acidentes acontecem. Continuarão sempre a acontecer. É normal.

O erro humano continuará a ser a principal causa dos mesmos. Quanto mais complexa e sofisticada é a máquina, maior é a probabilidade de falha ou erro. Também é normal.

O que aconteceu ao Costa Concordia, tal como o que aconteceu com o Airbus da Air France caído no Atlântico, nada tem de anormal. O homem falhou.

No entanto no caso do Costa Concordia, embora escrevendo ainda a quente sobre o acontecimento e existindo muitas dúvidas sobre o que realmente aconteceu, uma coisa me tem chamado à atenção, o relato dos passageiros.

Fazendo “zapping” pelos canais do cabo de diferentes partes do mundo e de diversas línguas retive três ideias:

- O navio teve graves problemas no interior ao nível estrutural, partindo anteparas, abrindo buracos que dificultaram a movimentação das pessoas;
- O Comandante abandonou o navio antes dos passageiros e da tripulação;
- A tripulação não sabia o que fazer.

Estas três ideias (ou factos, ainda não se sabe) são todas elas preocupantes, mas interessantes de discutir, para quem se interessa pelo mundo dos navios.

A primeira, deixarei para os engenheiros construtores navais, que terão de reflectir sobre a compatibilidade entre o conforto/luxo/espectáculo e o que na realidade é um navio em termos estruturais e de segurança. Sempre disse que um dia que houvesse um azar com um navio desta nova geração, aquilo partia-se tudo. Continuo a reter as imagens, não sei se verdadeiras, que vi na net de num paquete, que com um balanço mais acentuado, as mesas, as cadeiras e até o piano corriam de um bordo a outro, levando tudo à frente, entre o pânico de passageiros e tripulação. Nada pare-

cia peado naquele salão. Vi ainda, e estas sim verdadeiras pois foram notícia na imprensa escrita e na televisão, uma vaga partir uma lindíssima “vigia” (janela, montra, fachada vidrada chamem-lhe o que quiserem) provocando o caos no salão e matando não sei quantos passageiros e isto no Mediterrâneo ao través de Barcelona.

A segunda não merece qualquer comentário da minha parte. Cada um que faça o seu juízo.

Já a terceira, essa sim, trouxe-me novamente à reflexão, algo que me tem questionado e preocupado ao longo dos últimos anos em que passei de tripulante de simples navios a passageiro destes autênticos hotéis de luxo sobre o mar. A nova geração de navios de cruzeiros deixou de ser a dos antigos paquetes, que na sua essência eram navios comuns, para passarem a ser hotéis de luxo assentes em plataformas, que os transportam por diversas paragens de preferência de águas calmas e de um azul esplendoroso.

Tomando como exemplo um navio com as características do tipo Costa Concordia, vamos às questões:

- A primeira questão que sempre procurei entender é quem são os tripulantes destes navios?
- A segunda é quem manda na realidade?
- A terceira, qual o grau de preparação das cerca de mil pessoas inscritas no rol de matrícula?

A primeira questão é entendida por mim, que desde muito, muito novo me habituei a navios e particularmente a paquetes, como uma questão intrigante.

Naveguei, como passageiro, num navio cujos tripulantes do “hotel” não sabiam quem era o Comandante. Esta situação consolidou-me a convicção que actualmente existem duas realidades a bordo, uma a tripulação do navio, outra os funcionários do hotel.

Esta constatação leva-me à segunda questão. Quem manda realmente? Quando numa equipa, grande parte dos seus elementos não conhece (reconhece) o líder, dificilmente fora das rotinas e muito mais em situações de crise, as coisas podem correr bem. Tenho para mim que a figura do Comandante está cada vez mais decorativa e vende “imagem”, coisa muito frequente nos dias que correm. Sinceramente não gosto de ver numa qualquer festa a decorrer num qualquer salão, o Comandante e os seus Oficiais Chefes serem apresentados aos passageiros como mais um espectáculo no meio do espectáculo.

A terceira questão é bastante polémica e fruto dos inquéritos e relatórios que certamente irão ter lugar pode ter consequências futuras.

Tomemos como base uma tripulação de 1 000 elementos.

Segundo o que consegui apurar o número de oficiais



ronda os 20. Entre mestres e marinheiros de convés, máquinas e funções tradicionais a bordo mais 60. Os restantes 920 são hotelaria, entretenimento e similares. Vamos partir do princípio que os 80 referenciados como tripulação do navio, são devidamente credenciados, preparados e treinados, com os anos de mar necessários para o desempenho das respectivas funções. Pelo que conheço acredito que é a realidade.

Quanto aos 920 restantes, constato que a realidade actual passa pela contratação, maioritariamente temporária, de pessoal nos quatro cantos do mundo os quais são portadores de certificados internacionais que lhes conferem o direito de embarcar.

Fui verificar que certificados são esses e deparei-me com nomes pomposos de duvidosa eficácia.

Entre outros:

- Curso de familiarização em navios de passageiros;
- Curso de controlo de multidões;
- Curso de segurança para tripulantes que prestem assistência directa a passageiros;
- Curso de qualificação para a condução de embarcações salva-vidas e de salvamento,

etc, etc, etc, cada um ministrado em 2 ou 3 dias, ficando os titulares dos mesmos habilitados para o mar.

Um rácio de 1 tripulante para 3 passageiros parece-me mais do que razoável para controlar situações de emergência, ainda que extremas, desde que a tripulação esteja preparada e saiba o que fazer.

Hoje em dia e resumindo, a minha percepção é de que a maioria das tripulações de um navio de cruzeiros é uma verdadeira Torre de Babel de duvidosa competência náutica cumprindo as suas funções como se em terra estivesse.

O pânico é contagioso para que não está preparado e não tem traquejo.

Voltando ao Costa Concordia, acresce o facto de o navio ter largado para o novo cruzeiro nesse mesmo dia, o que fez com que não tivesse sido executado qualquer exercício obrigatório com os passageiros.

Será por isto que no mercado da aviação comercial, nenhum avião recebe autorização de levantar sem a tripulação ter instruído os passageiros dos procedimentos de segurança?

Muitas coisas ficaram por dizer, mas termino com uma dúvida que me tem atormentado na minha veia de gestor.

Como é possível vender 7 noites a bordo de um luxuoso navio (cujo investimento rondará os 500 milhões de US\$) com transporte (e se o combustível está caro...), refeições e animação incluídas mais barato do que 7 noites e pequeno-almoço numas 5 estrelas das principais cidades do mundo.

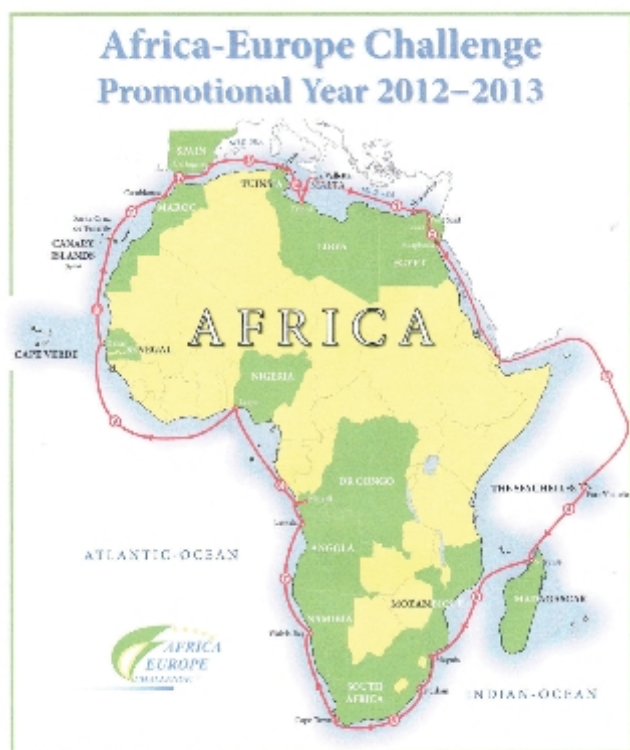
POST SCRIPTUM

Após ter terminado o artigo, as autoridades italianas acusaram o Armador do navio de ser responsável pela escolha do Comandante e pelo facto de a tripulação não estar preparada nem treinada para uma situação como a que aconteceu. Se a primeira acusação é, no mínimo, subjectiva e ridícula, já a segunda revela todo o cinismo que existe actualmente. As autoridades, sejam elas quais forem, não podem perante uma situação de crise eximir-se à responsabilidade que têm na certificação dos profissionais que habilitam para o desempenho de funções, vindo à *posteriori* pedir responsabilidades que a elas cabem exclusivamente.

Jorge Azedo
Eng. MMM



AFRICA – EUROPE CHALLENGE



Teve recentemente lugar na Embaixada da Hungria, em Lisboa, uma apresentação do interessante projecto Africa Europe Challenge. Trata-se de uma prova náutica que ao longo de um ano – de Maio de 2013 a Maio de 2014 – circum-navegará a África, no sentido dos ponteiros do relógio, escalando numerosos portos onde terão lugar eventos de natureza social, cultural e comercial, procurando estreitar as relações entre os povos destes dois continentes.

A organização está curiosamente sedeadada na Hungria, país sem costa mas que desfruta do lago Balaton, outrora governado pelo Almirante Horthy, tendo o projecto sido concebido pelos Dr. Péter Kondrics e pelo Sr Jozsef Gal, que o dirigem. Tem o apoio da Comissão Europeia, da União Africana e do Estado Húngaro e o patrocínio de muitas empresas e instituições.

Está a iniciar-se o “ano de divulgação”, com numerosas sessões de apresentação em capitais e outras cidades europeias, como sucedeu agora em Lisboa, enquanto, em paralelo, o veleiro ASTRID, de bandeira holandesa, circum-navega a África visitando demoradamente todos os portos que virão a ser objecto de escala por esta prova.

Este rally de iates, com várias modalidades de participação – regata, cruzeiro e passeio – inicia-se a 25 de Maio de 2013, com a largada de Malta em direcção a Alexandria. Está prevista uma navegação de mais de 13 000 milhas com escalas em treze portos africanos,

incluindo Maputo e Luanda, e dois europeus, Cartagena e Malta; não está presentemente, prevista, a escala em nenhum porto português. Tal como já referido, em cada escala terão lugar eventos de natureza social, cultural, *business* fora, a geminação de escolas e um programa de apoio científico, apoiado por numerosas Universidades e Escolas Politécnicas. Espera-se a participação de dez a quinze equipas de diferentes nacionalidades, bem como de muitas mais embarcações.

Está prevista uma ampla divulgação desta prova através da EUROPEAN BROADCAST UNION, com 4 séries de programas de 25 minutos na fase de divulgação e 16 séries de igual duração na fase de execução, a serem transmitidos por uma cadeia de 53 emissoras de TV. Está igualmente prevista a divulgação na rádio e na imprensa, quer na generalista, quer na especializada. Existem numerosas oportunidades para patrocínios, que se dividem por três categorias: patrocinador principal, patrocinador e apoiante.

A Comissão de Honra é formada por diversas personalidades, europeias e africanas, com destaque na política ou no desporto, designadamente, o ex-Presidente Obasanjo, da Nigéria, e o Dr. Andris Pielsbag, da Comissão Europeia.

A apresentação em apreço teve lugar na Embaixada da Hungria, na Calçada de Sto. Amaro, em Lisboa, no passado dia 24 de Abril, pelas 11:00, iniciando-se com palavras de boas-vindas proferidas pelo Embaixador Dr. Norbert Konkoly. Seguiu-se uma detalhada apresentação, apoiada num *power point*, pelo Dr. Péter Kondrics e um amplo período de esclarecimentos.

Estiveram presentes muitos diplomatas de embaixadas de países africanos acreditadas em Lisboa e, entre outras personalidades, o Dr. José Nunes Leandro, Presidente da Federação Portuguesa de Vela, o Cte. Jara de Carvalho, Presidente da Associação Naval de Lisboa e o Sr. António Peters, destacado desportista náutico.



CONFRARIA MARÍTIMA DE PORTUGAL HOMENAGEIA LUGRES BACALHOEIROS



No passado dia 10 de Maio de 2012 celebrou-se o 75º aniversário do lançamento á água de dois lugres bacalhoeiros, os navios irmãos-gêmeos “CREOULA” e “SANTA MARIA MANUELA”. Construídos nos então Estaleiros da CUF, na Rocha Conde de Óbidos, em Lisboa, foram ambos lançados à água na mesma ocasião, em 10 de Maio de 1937, em primeiro lugar o “SANTA MARIA MANUELA” e uns minutos depois, o “CREOULA”. Esta cerimónia, que foi pública, contou com a presença do Presidente da República, Gen. Óscar Carmona, e de muitas personalidades do regime do Estado Novo e foi abrilhantada com a presença da Banda da Armada, tendo na ocasião sido prestadas honras militares por uma companhia de Marinha proveniente do NE “SAGRES”.

O “CREOULA” foi adquirido pelo Estado em 1979 para ser um museu de pesca, mas acabou por ser recuperado e modificado para navio-escola, sendo hoje operado pela Marinha, em benefício da nossa juventude, como “navio de treino de mar”.

O “SANTA MARIA MANUELA” foi adquirido pela firma Pascoal & Filhos e alvo de grandes reparações e transformações, podendo hoje ser utilizado como navio de CRUZEIROS, de TREINO DE MAR, ou como base de apoio à investigação científica. A meritória iniciativa desta firma, que já adquiriu o casco do “ARGUS” e, curiosamente, foi fundada também em 1937, significou já um investimento de muitos milhões de euros; é uma acção de registar e louvar, pois permitiu salvar da sucata um testemunho vivo da nossa cultura e da gesta marítima portuguesa do 2º quartel do século XX.

Uma deputação da CONFRARIA MARÍTIMA DE PORTUGAL, liderada pelo seu Presidente da Direcção,

V/Alm Alexandre da Fonseca e o Vice-Presidente, Cte. Joaquim Saltão, esteve a bordo do “SANTA MARIA MANUELA” onde, numa singela cerimónia, foram oferecidos escudetes da Confraria, personalizados com uma legenda alusiva, aos atuais Comandantes dos dois navios, atracados no cais da MARINA DO PARQUE DAS NAÇÕES, um no seguimento do outro.

Nas palavras então proferidas, o V/Alm Alexandre da Fonseca assinalou a importância da nossa frota bacalhoeira no passado, assegurando a recolha de significativas quantidades de pescado e contribuindo assim para a autonomia e para a segurança alimentar de então; foi também sublinhada a importância destes dois navios no presente e no futuro, pela sua acção didáctica e pedagógica, contribuindo para a “alfabetização marítima” da nossa juventude e desta forma para propiciar um novo regresso de Portugal ao Mar, que já se vai tornando num novo desígnio nacional.

Os dois escudetes foram entregues em simultâneo ao CMM São Marcos, Comandante do “SANTA MARIA MANUELA” e ao CFG Cornélio da Silva, Comandante do “CREOULA”.

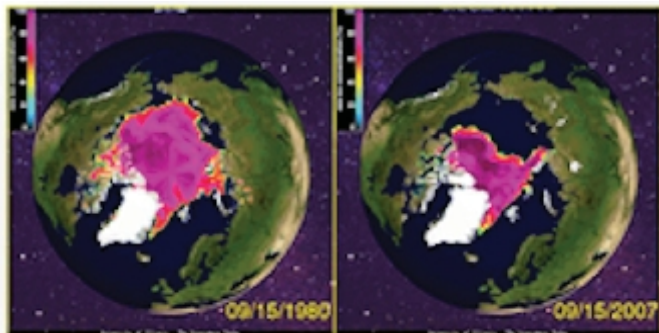
Estiveram presentes nesta cerimónia alguns oficiais dos dois navios e várias personalidades, entre as quais, os CMG’s Themes de Oliveira e Rodrigues Pereira, os CMM’s Spínola Pitta, Correia Marques, Jara de Carvalho e Esteves Cardoso, o Dr. Lemos Roque, os Eng’s Ribeiro e Castro, Sousa e Sá, Teófilo Tenreiro, Martins Gomes e Josué Júnior e os Srs. Albano do Carmo, Luís Miguel Correia e Carlos Menezes Pitta.

Seguiu-se um agradável momento de convívio e confraternização, a convite do Comandante do “SANTA MARIA MANUELA”, e uma visita ao “CREOULA”, a convite do seu Comandante.



ROTA POLAR DE NAVEGAÇÃO

IMPORTÂNCIA AMBIENTAL



O degelo é um problema que actualmente não é muito abordado nos *mídia*, contudo está bastante presente na nossa civilização e pode prejudicar bastante as gerações futuras.

As taxas de degelo, devido às mudanças climáticas relacionadas com o aumento do buraco da camada do ozono, estão a aumentar de ano para ano, provocando assim, um aumento da quantidade de água depositada nos oceanos, dificultando a formação do gelo marinho durante o Inverno, o que aumenta o nível do mar e, futuramente poderá causar a submersão de muitas cidades, como poderá ser o exemplo da cidade de Lisboa e será que Portugal está preparado para esse acontecimento?!

As zonas do globo mais afectadas por este fenómeno são as zonas polares, o Ártico e a Antártica. Contudo será dada maior ênfase à região Ártica, região esta que se situa no extremo norte do planeta e o seu território compreende uma área aproximadamente de 14 milhões de km², embora no verão fique com uma área reduzida a metade.

É de salientar que os polos têm uma extrema importância para o clima do planeta, na medida em que o branco do gelo e da neve reflecte para o espaço 90% da radiação solar que recebe. Também devido às baixas temperaturas, os polos ajudam a equilibrar o clima global, através da alimentação das correntes marítimas e do arrefecimento das massas de ar, deste modo, as alterações que embora possam parecer pequenas nos ambientes polares podem prejudicar o equilíbrio climático global do planeta.

A temperatura do Ártico aumentou 2 graus no último século, o dobro da média mundial. Este facto resultou numa redução da camada de gelo permanente em 40%. De 1980 para 2007, a superfície congelada foi reduzida de 7.8 milhões de km² para 4.2 milhões de km², respectivamente.

No seguimento deste factor, quanto menor área congelada, menor a capacidade de reflexão dos raios solares, ou seja, à medida que a área gelada diminui, a região absorve mais calor, aumentando a temperatura e acelerando o derretimento do gelo, tornando este processo cada vez mais rápido devido à constante

diminuição da área congelada. Dados mais recentes, indicam que o gelo do Ártico está a derreter de forma acelerada e os invernos estão a ficar cada vez mais reduzidos. As camadas mais grossas e mais antigas de gelo estão a desaparecer mais do que as camadas mais finas. O problema deste facto é que são as camadas mais antigas que suportam as temperaturas de verão e sem elas, torna-se mais complicado impedir a diminuição da área de gelo. Como tal, os investigadores esperam que em 2019, o Polo Norte fique completamente sem gelo.

NOVAS OPORTUNIDADES COMEÇAM A SURTIR

Embora todos estes factores ambientais sejam prejudiciais para o planeta e tudo indica que não são reversíveis, o Homem está a criar oportunidades, principalmente económicas, para melhorar alguns sectores, como o transporte marítimo, as pescas as indústrias extractivas. Relativamente ao sector do transporte marítimo, na medida em que a camada de gelo está cada vez mais fina, encolhendo, em média, 17 centímetros por ano, dando origem novas rotas marítimas navegáveis, como é o caso da *Rota do Noroeste* e a *Rota do Nordeste* que ligam os Oceanos Pacífico e Atlântico pela região do Ártico.

É de salientar que estas rotas só são completamente navegáveis durante os meses de verão e por navios com potência suficiente para quebrar o gelo.

ROTA DO NOROESTE



Em Setembro de 2007 foi registado pelo satélite da ESA (Agência Espacial Europeia), o ENVISAT, o maior degelo do Oceano Ártico, abrindo a navegação à Passagem do Noroeste.

A *Rota do Noroeste* ou *Passagem do Noroeste* é uma via marítima com cerca de 1 450 km de comprimento, acima do Círculo Polar Ártico que permite a ligação do *Estreito de Davis* ao *Estreito de Bering*

numa série de canais profundos entre as ilhas que compõem o Arquipélago Ártico Canadano, ou seja, permite a ligação entre o Oceano Atlântico e o Oceano Pacífico, pela costa do Canadá e dos EUA.

Desde o século XV, foram realizadas várias tentativas para efectuar esta passagem. Dentro das várias tentativas estiveram vários portugueses como o navegador *Gaspar Corte-Real*, enviado pelo *Rei D. Manuel I*. Em 1588, durante uma viagem do *Governador das Filipinas (D. Lorenzo Ferrer Maldonado)*, o português João Martins conseguiu fazer a primeira conquista da passagem, descobrindo o que viria a ser chamado o *Estreito de Bering*. Os especialistas estimam que a rota seja totalmente navegável em 2020.

A nível do sector do transporte marítimo, esta rota é uma via eficaz de substituição dos actuais trajectos pelo *Canal do Panamá* ou pelo *Canal do Suez*. Por exemplo, actualmente, o trajecto *Londres – Osaka* é de 23 300 km pelo *Canal do Panamá* e de 21 200 km pelo *Canal do Suez*. Esta viagem seria de apenas 15 700 km pela *Rota do Noroeste*. A Rota do Noroeste também faz frente à rota pelo *Cabo da Boa Esperança*, como é o exemplo do trajecto *Londres – Tóquio*, pelo *Cabo da Boa Esperança*, a distância é de 23 000 km face à diferença bem notável pela Rota do Noroeste de 12 000 km.

ROTA DO NORDESTE



A Rota do Nordeste permite ligar o Oceano Atlântico ao Oceano Pacífico ao longo da costa norte da Sibéria.

As tentativas de alcançar a região ártica iniciaram-se desde a Era Grega. Desde então, vários países tentaram encontrar uma passagem marítima para ligar o Oceano Atlântico e o Oceano Pacífico, mas todas as expedições foram realizadas sem sucesso até 1660/1662, data que se supõe que o navegador português *David Melgueiro* tenha sido o primeiro a conseguir completar uma viagem pela Passagem do Nordeste no sentido Oriente – Ocidente (Japão – Portugal), ao

serviço da marinha holandesa. Em 2009, 18 cargueiros fizeram a travessia praticamente sem gelo.

A Rota do Nordeste vai rivalizar o *Canal do Suez*, tornando-se no trajecto mais rápido de ligação comercial entre a Europa e a Ásia, sendo esta, um terço mais curta. A viagem de *Roterdão a Yokohama*, no Japão, por exemplo, é quase 7 162 quilómetros mais curta do que a rota pelo *Canal de Suez*. Uma viagem de *Hamburgo* até *Yokohama* pode economizar mais de 200 mil dólares em combustível e em taxas. Outro exemplo que podemos mencionar é o facto da viagem de *Kirkenes*, na Noruega para a China, ficar reduzida em cerca de 50%.

BENEFÍCIOS PARA O SECTOR MARÍTIMO

A navegabilidade pelas *Rotas do Nordeste e Noroeste* permite uma melhor eficiência da utilização do combustível do navio, tornando o transporte marítimo mais optimizado.

Além da economia de tempo e dinheiro e todos os exemplos já mencionados, as empresas podem evitar os ataques pirata provenientes da região da Somália e os altos prémios de seguro que pagam pelas embarcações por passarem nessa zona.

Os especialistas marítimos canadianos e americanos calculam que 2% do transporte global poderá ser desviado para o Ártico até 2030, subindo para 5% até 2050.

INVESTIMENTOS

Os armadores e outros intervenientes do transporte marítimo indicam que, para que a passagem pelas duas rotas seja viável, será necessário um forte investimento em infra-estruturas, como portos e estações de combustível e de provisões, ao longo de quase seis mil quilómetros para dar apoio às embarcações que naveguem na região.

Também será necessário investir em formação especializada para as tripulações que naveguem por uma região com condições tão extremas e específicas como a região do Ártico, bem como em sistemas de comunicações e outros equipamentos específicos para que os navios possam navegar em segurança nestas latitudes.

ÁRTICO VS ANTÁRTICA

Estas regiões opostas do nosso planeta, apresentam grandes diferenças. Antes de pensarmos nas devidas diferenças entre estas zonas, devemos ter em conta a grande concentração das rotas mundiais do transporte marítimo, no hemisfério norte, reforçando a importância que poderá ter a abertura de uma nova rota de navegação.

É necessário ter em conta vários factores físicos, pois a Ártico tende a desaparecer face ao degelo, visto ser uma camada de gelo flutuante, e a Antártica, apesar do gelo ser cada vez menor, tem um “contínente” por baixo dessa camada. É interessante também realizar uma comparação dos recursos disponíveis, sendo evidentes que no Ártico são abundantes e

na Antártida, apesar de existirem são em menor escala.

Outro dos entraves à exploração da Antártida são os vários tratados entre países que reivindicam porções de território (embora não o tenham realizado oficialmente), onde estes tratados e acordos proíbem a exploração dos recursos neste “continente”, protegendo assim, o meio ambiente.

ÁRTICO

• Recursos

Países/Zonas	Mil Milhões de Barris
Ártico	400
Arábia Saudita	262,7
Canadá	178,9
Irão	132,5
Iraque	112,5
Emirados Árabes	97,8
Venezuela	75,27
Rússia	74,4
EUA	22,45
Brasil	12,22
União Europeia	7,33

Fonte: World Factbook da CIA - órgão oficial dos EUA.

Quadro 1

Sabe-se desde há muito que dentro da área do círculo Ártico e na sua periferia existem valiosos recursos naturais e não existia uma prospecção e extracção significativa devido aos grandes investimentos necessário para tal. Mas essa situação sofreu uma mudança nos últimos anos, face ao aumento do preço dos produtos petrolíferos, passou a ser viável investir na procura e na exploração destes recursos sendo estes diversos. Existem vários tipos de minérios, mas especial destaque para as reservas de gás, que se estima que sejam de 14 anos do consumo mundial, e para o petróleo, talvez o recurso mais valioso do mundo e ao qual estão ligados os últimos conflitos bélicos no mundo. Embora existam estimativas diferentes, muitos dos estudos efectuados apontam para que nesta área se situe ¼ das reservas mundiais, tornando-se na maior reserva mundial de petróleo. (Quadro 1)

• Conflitos

Face à riqueza de recursos, os países que circundam esta região, envolveram-se em disputas por várias zonas, como o estreito marítimo de Lomonosov, disputado por três países, Rússia, Canadá e Dinamarca. Este conflito surgiu pela possibilidade de aglomeração de recursos neste estreito, e usam como argumento que parte deste estreito se localiza nas plataformas continentais Asiática e Americana, respectivamente, de forma a reivindicarem esta zona. O interesse nos recursos do Ártico, pode levar a que a Gronelândia peça a independência à Dinamarca, tornando-se num país autónomo e, assim, poderá explorar os recursos



dentro da sua área soberana. Existe também um conflito que envolve a União Europeia e os EUA contra o Canadá, onde o último reivindica zonas da rota do noroeste como sendo águas sob sua soberania, e os dois primeiros contrapõem afirmando que são zonas internacionais. Por fim, existe uma fronteira marítima por definir, disputada pelo Canadá e EUA no mar Barents. Também é de ressaltar o entendimento entre Rússia e Noruega, que em 2010 chegaram a acordo quanto á definição da sua fronteira marítima. (Quadro 2)

Devido a estes conflitos, Ban Ki-Moon já pediu para que fosse realizado um tratado do Ártico, à semelhança do que aconteceu na Antártida. Embora não exista um tratado para protecção quanto à prospecção, exploração e protecção ambiental, foi criado o conselho do Ártico, onde estão representados os países que maior interesse revelam nesta zona, e este conselho tem como principais objectivos mediar conflitos entre os membros constituintes e garantir uma exploração sustentada do Ártico.

Estes conflitos seriam meras especulações se a informação não fosse sustentada, e desta forma o Wikileaks, revelou vários documentos secretos onde são demonstradas informações dos países envolvidos relatando acontecimentos relativos aos conflitos, também revelou declarações de representantes dinamarqueses e russos onde demonstram a importância que terá a exploração dos recursos do Ártico.

• Indústria naval



As várias situações referidas anteriormente, levaram os países a realizar vários investimentos militares, infra-estruturas e tecnologia de apoio à prospecção e exploração. A indústria naval também já começou a preparar esta nova era, criando navios com um design diferente do habitual e capacitados em termos tecnológicos e estruturais de navegar em águas e num clima tão hostil, como os navios de X-BOW design, construídos nos estaleiros da Ulstein. Caso existam dúvidas relativamente à aposta destes navios, vários armadores têm vindo a adoptar uma estratégia de aquisição de

navios “Ice-Class”, como o caso da Diana Shipping Inc., que recentemente encomendou dois graneleiros de forma a explorar a rota polar (**Quadro 3**).

ÁRTICO E A PESCA

Será sempre importante dar algum ênfase à indústria pesqueira, dado que, com o desaparecimento do gelo, aparecerá uma nova área com possibilidade de exploração por parte da pesca comercial.

Necessário será, definir prioritariamente as zonas internacionais e sob soberania dos países, visto que se

poderão gerar conflitos desta situação, como aconteceu em 2006 quando as autoridades norueguesas apreenderam três navios espanhóis ao largo das ilhas Svalbard, gerando um conflito diplomático.

De forma a salvaguardar o ambiente ou a proteger a sua frota pesqueira, os EUA proibiram a pesca comercial no estreito de Bering, tornando-se assim, numa zona protegida.

Nuno Duarte Bessa
Catarina Manta Pinto



Com a DouroAzul, tem a oportunidade de se envolver e experienciar um cenário mágico de grande riqueza patrimonial e paisagística. Uma cultura rica e peculiar, um património museológico, arquitectónico e gastronómico.

Um Douro de emoções!

DOUROAZUL

Faça já a sua reserva!
Tel. 223 402 500 | reservas@douroazul.pt
www.douroazul.pt

NATIONAL GEOGRAPHIC
elege o Douro como um dos
Melhores Destinos do Mundo!

Polo Industrial Brejos dos Carreiros
Escritório 3 * 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 FLOWERVE

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
Arraste Magnético

Centrifugas Autoaspirantes
Lóbulos

Rotor Flexível
Duplo Diafragma

Engrenagens



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 Bidons



Helicoidais de Cavidade Progressiva

Também comercializamos: Filtros, Válvulas e Juntas de Dilatação

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

DISTRIBUIDOR OFICIAL



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

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