

ASSOCIAÇÃO DOS AGENTES DE NAVEGAÇÃO DE PORTUGAL

# Ver para ir mais longe



# PORTA ATLÂNTICA DA EUROPA

Terminal de Granéis Liquidos

**Terminal** Petroquímico

Terminal de Granéis Sólidos, Carga Geral e Ro-ro

Terminal de Gás Natural

Terminal de Contentores

Zona de Actividades Logisticas

Moderno e simplificado (e-hub), é um porto de águas profundas (-28m ZH), movimentando anualmente 26 milhões de toneladas de mercadorias. Adjacente à maior plataforma industrial e logística da Península Ibérica (ZILS), dispõe de excelentes acessibilidades rodo-ferroviárias a todo o seu hinterland, distando 150km de Lisboa e 600km de Madrid.

www.portodesines.pt

















### **EDITORIAL**



José Manuel Henriques Presidente da Direcção Nacional da AGEPOR Navex – Empresa Portuguesa de Navegação, S.A.

Começo por destacar nesta Edição, duas intervenções, que em comum têm a AGEPOR e a renovação dos seus quadros.

Quando se renova pensa-se obrigatoriamente no passado e num futuro ligados e coincidindo, momentaneamente, no presente.

Quanto ao futuro, é importante salientar que a Direcção Nacional definiu uma estratégia de consolidação, mas sobretudo de crescimento, do "leque" de serviços e valor que pretende "disponibilizar" aos seus Associados, pelo que entendeu dotar os quadros da Associação de "sangue novo" capaz, não só, de cumprir com o objectivo proposto, como também, e não menos importante, garantir o sempre necessário rejuvenescimento na Organização.

Na Direcção entendemos que é assim que se prepara o "amanhã", e o Conselho Nacional da AGEPOR, ratificou esta posição, confirmando a nossa convicção que este é o caminho correcto para garantir o futuro.

Quanto ao passado, não posso ficar indiferente, à História de vida profissional do Sr. João Ribeiro, com mais de 50 anos de serviço, à Associação dos Agentes de Navegação, e à prestigiada classe destes profissionais, aos quais tenho a honra de também pertencer há mais de 30 anos.

Passeando pela Historia do Sr. João Ribeiro, eu e tantos outros profissionais deste Sector vamonos lembrar seguramente de nomes, pessoas, amigos e situações profissionais que, directa ou indirectamente, se entrecruzaram nas nossas vidas e, aqui e ali, foram deixando pegadas e marcas que atestam, não só, a sua existência como o "serviço" que dedicaram a esta nossa causa.

É precisamente nestes, funcionários ou dirigentes da Associação, que pensei quando li o artigo do Sr. João Ribeiro e que, entendi aproveitar agora para homenagear.

Todos quantos deram o seu contributo para que a nossa Classe se destacasse no Sector.

Todos os que abraçaram graciosamente e com grandeza a causa do dirigismo associativo e que, roubando tempo às suas empresas e famílias, deram o seu melhor construindo a unidade e a força dos Agentes de Navegação, deixando-nos como herança a sua determinação e generosidade.

Todos os que, pelo seu exemplo, estão hoje no "ADN" da AGEPOR.

A todos a minha homenagem e um muito obrigado. •

### ÍNDICE

### 3 Editorial

**4** POR AMOR, À ARTE

### 7 Notícias

AAMC - Associação de Armadores da Marinha de Comércio

# **8** A AGEPOR QUESTIONOU:

CARLOS RAMOS, DIRECTOR LOCAL EM LEIXÕES E JOÃO VALDEMAR, DIRECTOR LOCAL EM AVEIRO





### 9 Notícias dos associados

JUMBO SHIPPING, operador marítimo de carga pesada, expande a sua frota com um navio novo

**10**A AGEPOR RENOVA-SE

11 AGEPOR

3ª EDIÇÃO DO CURSO DE SHIPPING DA AGEPOR

12 AGEPOR LISTA DE ASSOCIADOS







# POR AMOR, À ARTE

Quando se gosta de alguém ou de alguma coisa, a nossa felicidade é tamanha que não nos apercebemos da voragem do tempo...

Cinco décadas – e quase um lustro... -, depois de ter ultrapassado pela primeira vez a porta número dezanove da Rua do Alecrim, passaram num ápice!

Num estalar de dedos, acordei e dei por mim junto da minha esposa, na Praça do Comércio, a saudar a chegada do novo século...

Ao olhar para trás, reconheço que tive a felicidade de atravessar todo este espaço de tempo fazendo aquilo com que sempre sonhei desde criança: trabalhar num escritório.

Talvez influenciado pelo meu tio João – irmão do meu pai – que trabalhava nos escritórios de uma empresa de material de construção e era a pessoa mais conceituada da nossa família...

Voltando um pouco atrás, devo confessar que estava longe de imaginar que a minha vida ia sofrer uma volta de cento e oitenta graus quando fui abordado pela minha catequista – Senhora Dona Madalena Lobo Antunes – junto à Igreja de Nossa Senhora do Amparo (Igreja de Benfica).

Passou-se isto numa tarde fria e chuvosa no dealbar do mês de Dezembro do já longínquo ano de mil novecentos e cinquenta e dois. Estava eu sentado num dos vãos existentes na frontaria daquela Igreja – tinha acabado de participar num renhido jogo de futebol com os garotos do meu bairro... -, quando vi a minha catequista a subir as escadas.

De súbito, a Senhora parou, retrocedeu dois ou três degraus, e perguntoume se eu estava empregado e se porventura não estivesse se gostaria de ir trabalhar para o escritório de seu pai, o Capitão António Lobo Antunes – outros tempos, em que a oferta era maior do que a procura...

Eu já estava empregado numa fábrica de objectos de vidro e trabalhava por turnos: das oito às dezasseis, das dezasseis às vinte e quatro e das zero às oito horas. Como devem calcular, era um trabalho muito violento para uma criança de catorze anos – especialmente o turno nocturno. Pensei logo para com os meus botões: isto é obra do meu anjo da guarda, não posso deixar fugir esta oportunidade! Mas, como não gosto de ser apanhado em falso, contei a verdade à Senhora.

Não deixei, todavia, de salientar que trocava de boa vontade o trabalho naquela fábrica – que eu gostava, era aprendiz de moldador, mas que era um pouco difícil de suportar devido às elevadas temperaturas dos fornos eléctricos – pelo trabalho num escritório.

"Então – disse a Senhora – vai amanhã com a tua mãe à casa do meu pai e diz-lhe que fui eu quem te mandou". Escusado será dizer que no dia seguinte lá estava eu e minha mãe em casa daquele distinto oficial do exército onde ficaram desde logo assentes as condições do meu primeiro contrato de trabalho com aquela instituição. Foi assim, em resumo, a história da minha ida para a Associação – na altura Grémio dos Agentes de Navegação do Centro de Portugal, em função da organização corporativa naquele tempo existente no país.

Posto este preâmbulo, devo afirmar que nunca me arrependi de ter aceitado o convite. Posso asseverar que são mais as boas do que as más memórias que me fazem recordar com uma certa nostalgia os anos passados ao serviço daquele organismo.



É tarefa dificil – diria mesmo impossível – sintetizar aqui nesta pequena resenha tantos anos de intensa actividade, primeiro como paquete e por último como chefe de secção, ao serviço daquela prestigiosa Associação de Classe. Limitar-me-ei, por isso, a relatar de forma aleatória alguns pequenos episódios que foram ocorrendo em todos estes anos:

Começarei por referir o meu primeiro dia de trabalho. Saimos de casa do Senhor Capitão Lobo Antunes no carro dele, um Renault Joaninha, que era conduzido pelo Sr. Alfredo Marques, empregado no Grémio, que morava numa casa de trabalhadores situada na quinta anexa à vivenda da Família Lobo Antunes. O Sr. Alfredo era, por assim dizer, o "chauffeur" daquela família. Direi que me sentia pouco à vontade encafuado na farda que fui obrigado a usar e que foi feita na Manutenção Militar – onde normalmente o Capitão Lobo Antunes se abastecia – uns dias antes de começar a trabalhar. Era uma fatiota horrível, o casaco era fechado até ao pescoço por botões de metal amarelos e além disso tinha que usar um cabeção de plástico branco, que me afogueava, e as calças eram tão apertadas que me dificultavam o andamento...Já para não falar dos sapatos, que apertavam os meus pés de rapaz pobre habituados a andar descalços...

Quando descíamos a autoestrada a caminho das Amoreiras, o Capitão Lobo Antunes, depois de ter repreendido o Sr. Alfredo por este estar armado em "acelera", virou-se para mim perguntando: "Tu és João António, não és ?". Respondi: "é, é..." Ele corrigiu: "é, é, não, sou, sou..." Voltei a sentir-me mal e jurei para mim mesmo que iria estudar mais e melhor a minha língua materna...

Enfim, lá fomos a caminho da sede do Grémio. Entrámos pela recepção, atravessámos o gabinete do chefe e ao passar pela porta aberta de uma sala envolta em penumbra, perguntei ao Sr. Alfredo Marques se o Grémio tinha assim tantos empregados que necessitava de um refeitório tão grande com tantos pratos brancos... Isto não é um refeitório, é uma sala de reuniões, e aquilo não são pratos, são blocos de apontamentos... – respondeu o Sr. Alfredo, olhando para mim admirado. Confesso que me senti ruborizar devido a esta minha primeira "gaffe".

Na tarde daquele dia, o Luís Mendes – o rapaz que eu ia substituir – disseme assumindo um ar de pessoa importante: "Bom, eu vou almoçar aqui (na sala de reuniões) e tu podes almoçar ali (na cozinha) ". Estranhei, mas obedeci...

À laia de esclarecimento dirigido aos jovens de agora, que tanto se queixam das "enxadas" postas à sua disposição, – computadores, internet, impressoras, toda uma panóplia de aparelhos electrónicos –, devo dizer que quando comecei a trabalhar no Grémio foi posta à minha disposição uma escrivaninha, que é uma espécie de secretária como as que existem nas escolas primárias, mas com pernas altas, um tinteiro ao centro, no topo, um tampo inclinado que se abria para cima e que deixava a descoberto uma caixa onde se guardavam os apetrechos. Não possuía assento e estava virada para a parede... Era ali que eu trabalhava, de pé, horas a fio!

Mal a gente se precata, já o tempo passou veloz. Chegou o Natal, chegou o Ano Novo (1953) e confesso que nunca antes tinha tido tantas manifestações de carinho a não ser dos meus pais – nem tantas prendas, diga-se em abono da verdade – como naquele período festivo!



Senti, desde o primeiro momento, que acabara de ser admitido no seio de uma classe de pessoas que, salvo raras excepções, pautavam pela delicadeza, lisura e correcção o relacionamento com os seus empregados (mesmo menores de idade, como eu... à data).

Cedo me apercebi também da inegável importância que o Agente de Navegação tinha – e tem – para a economia do Sector Marítimo/Portuário, bem como para a defesa dos interesses dos seus representados, os armadores e transportadores marítimos. Os agentes de navegação têm a seu cargo tantas e tão variadas tarefas – algumas bem complexas – na defesa dos interesses dos seus representados, que por vezes quase perco as estribeiras quando ouço alguém afirmar que se trata de uma classe de parasitas... Passemos adiante.

No primeiro trimestre do ano seguinte ao da minha chegada ao Grémio (1953) o inverno foi tão rigoroso, que eu vi pela primeira vez neve na cidade de Lisboa! Que espectáculo deslumbrante era ver, do alto da serra do Monsanto, toda a cidade revestida de um manto branco que feria a vista. Parecia uma noiva que acabava de se aperaltar para ir ao encontro do seu amado – quiçá o rio Tejo, com a bênção de Cristo Rei que a observava de braços abertos na outra banda...

Eu nunca tinha observado semelhante espectáculo ao vivo – estava fascinado! Ainda hoje, passados tantos anos, consigo vislumbrar aquela magnífica imagem da sempre bela cidade de Lisboa quando semicerro os olhos...

Vou agora numa saudosa romagem ao passado lembrar os meus colegas: O Capitão António Lobo Antunes era o Chefe dos Servicos Administrativos. Era um homem forte, sem ser obeso, já avançado na idade que se escudava por detrás de uma fisionomia austera – talvez um pouco rude – e de uma voz forte de capitão de cavalaria para esconder a sua humanidade e o coração bondoso que se abrigava debaixo do seu peito. Não me esqueço que foi ele quem ordenou que o rapaz (o rapaz era eu) passasse a tomar todos os dias o pequeno almoço a expensas do Grémio e me incentivou a poupar algum dinheiro do meu ordenado e a continuar os estudos "para um dia ser alguém". Também não posso olvidar a sua profecia quando um dia, estando nós parados na Rua do Alecrim à espera do Sr. Alfredo que tinha ido buscar o carro, ele pousou a sua mão pesada e sapuda no meu ombro e disse estas palayras: "João António, parece-me que este teu amigo não vai chegar ao fim deste ano...". Ele tinha regressado de Londres, havia pouco tempo, aonde se submetera a uma intervenção cirúrgica para retirar um tumor maligno que lhe aparecera na parte de trás do pescoço, por isso não pude deixar de sentir um arrepio ao ouvir aquelas palavras. Na verdade, faleceu em sua casa em finais daquele ano (1960).

O Sr. Jorge Ribeiro, era o "Caixa". Um homem forte, de altura mediana e tez morena, natural do Bairro de Alcântara, apaniguado confesso do velhinho Atlético Clube de Portugal e de tudo quanto àquele vetusto clube dizia respeito. Era um empregado exemplar, que desempenhava com o máximo rigor as suas funções na secção de contabilidade do Grémio. Um ser afável, amigo do seu amigo, digno dos maiores encómios tanto por parte dos patrões, como dos Colegas. Este Senhor, devido a um tumor cancerígeno na bexiga, faleceu no início de 1959.

O Sr. Alfredo Marques, era um homem bem constituído e bem parecido mas que possuía algumas fobias entre elas um medo irreprimível de que alguém lhe tirasse o lugar no Grémio... Talvez por isso, quando o Senhor Lobo Antunes sugeriu que eu me inscrevesse na escola comercial, ele me tenha chamado à parte e me tenha dito: "João António, não sejas parvo, para quê ires para a escola? Aqui não é preciso, temos o pão garantido, para quê estudar?!". Devo esclarecer que este Senhor sofria de má audição e portanto, como acontece com a maioria das pessoas que ouvem mal, quando nos via sorrir ou falar mais baixo pensava que estávamos a "ratar" dele... O que não era o caso... A partir de certa altura passou a usar um aparelho "sonatone" para a surdez e daí para a frente as coisas melhoraram substancialmente... O Sr. João Luiz Ferreira, era o Contínuo. Um bom "vivant", magrinho e de olhos azuis, já bastante entradote na idade, um homem bonacheirão sempre disposto a ajudar o seu semelhante, foi ele quem acompanhou os meus primeiros passos no Grémio, na distribuição das cartas aos associados e nas compras de material de escritório - trabalhos inerentes às funções de paquete - e foi ele também quem pela primeira vez me fez a barba, tinha eu os meus dezasseis anitos! Reformou-se em meados dos anos sessenta e faleceu na sua casa no Freixial (Bucelas) em finais dos anos setenta do Século XX.

Quando o Sr. Jorge Ribeiro faleceu, tinha eu dezanove anos, passei a empregado de carteira com a categoria de aspirante e foi admitido – para desempenhar as funções de contínuo – o Sr. Henrique Santos.

O Sr. Henrique Santos era um homem muito magro, que fumava demasiado e não desdenhava o seu copito... Bom chefe de família, extremoso pai de um casal, e amigo do seu amigo. Éramos amigos há longos anos – embora eu fosse um pouco mais velho – e com ele passei bons momentos de convívio. Várias peripécias seriam dignas de contar, mas para não tornar enfadonha esta resenha deixo aqui apenas duas delas:

Num certo dia almoçámos na Associação, já não era Grémio, e depois do repasto – uma caldeirada de peixe feita em tacho de barro como só ele sabia fazer – e como ainda era cedo para abrir a porta da rua, ele disse-me: "Olha, vou descansar um pouco no sofá da sala. Se eu adormecer, chama-me". Ele adormeceu e eu não o chamei. As horas passaram e à tarde – eram dezoito horas – comecei como habitualmente a fechar portas e janelas. Com o barulho, ele acordou estremunhado e perguntou: "Já são duas horas!?"...

Ele fazia o serviço de rua e quando terminava a sua tarefa ia sempre até à tasca do Galego, Sr. Modesto, dessedentar-se antes de regressar à Associação. Quando precisávamos dos seus préstimos e ele não estava no escritório, eu saía à socapa – para o chefe não ver e ia espreitar à porta da referida tasca. Lá estava ele, sentado ao balcão, com um copo de cerveja na mão. Quando me via, dizia-me com todo o ênfase: "Ó João António, acabei agora mesmo de chegar, vinha cheio de sede e resolvi beber uma cervejita". Esquecia-se de mencionar as cervejas que já bebera e cujas garrafas o seu amigo Fernando tinha escondido debaixo do balcão... Era este o maior defeito do meu grande amigo Henrique Santos – e não era um vício, era uma doença que, juntamente com o tabaco, acabou por o entregar nas mãos de Deus em meados dos anos noventa, após sofrimento atroz com um cancro nos pulmões.

Nos anos sessenta, o Grémio começou a proporcionar aos seus associados alguns serviços de interesse, entre eles a estatística dos navios por eles agenciados. Por isso, foi necessário admitir uma Senhora – a D. Maria Irene. Da D. Maria Irene, uma senhora bastante anafada que sofria de miopia e por isso escondia os olhos atrás de uns óculos de lentes escuras e grossas, pouco tenho a contar. Era "persona non grata", capaz de tudo para se livrar das asneiras que fazia. Uma vez fez um trabalho defeituoso e depois, quando o chefe lhe chamou a atenção, disse-lhe que tinha sido eu o autor daquele trabalho! Não se coibia de inventar as mais sórdidas histórias, "matando" até alguns entes familiares, para poder faltar ao trabalho. Acabou por ser despedida com justa causa e a partir daí nunca mais lhe pusemos a vista em cima.

Avancemos no tempo, porque esta resenha já vai longa, e falemos um pouco dos vários chefes que foram passando pela Associação:

Depois do falecimento do Senhor Capitão Lobo Antunes, o lugar foi preenchido pelo Senhor Mário Nobre.

O Sr. Mário Nobre era um "carvoeiro", isto é, era dono de uma das várias empresas importadoras de carvão de pedra (antracite, coque, hulha, etc.) que à data proliferavam pela cidade de Lisboa. Era um Senhor já idoso, culto, simpático, que – talvez por mor da sua idade avançada – estava prestes a encerrar a sua actividade. Convidado pela direcção de então, aceitou o cargo de chefe dos serviços administrativos. Conhecedor dos meandros inerentes à actividade de agente de navegação – ele próprio fora um deles – desempenhou as suas funções de zelador dos legítimos interesses da Classe com reconhecida lealdade e maestria, não se coibindo apesar disso de tratar com a maior urbanidade os trabalhadores do Grémio, o que lhe granjeou a amizade destes e o reconhecimento dos associados.

Veio a falecer alguns anos mais tarde, já depois da revolução de 25 de Abril de 1974

Foi então admitido o Sr. Dr. Eduardo da Silva Rocha, advogado, homem de estatura mediana, calmo e circunspecto, o qual, devido à sua formação académica e ao sentido de responsabilidade que o cargo lhe exigia, muito contribuiu para a defesa dos interesses dos associados, num período conturbado de pós-revolução que naquela altura ainda se vivia.

Em virtude da sua deslocação para o Norte do País, de onde era natural, pediu a exoneração do cargo alguns anos mais tarde.

Chegou a vez do Sr. Carlos de Oliveira Fontoura assumir as funções de Secretário-Geral da Associação.

O Sr. Carlos Fontoura era um homem branco de tez escura, bem constituído, possuidor de uma inteligência arguta que lhe permitia ultrapassar com sucesso

www.agepor.pt | AGEPOR



muitas das dificuldades que se lhe deparavam nas renhidas negociações contratuais com as autoridades marítimas e os sindicatos portuários.

Era um idealista, que lutava com denodo pela pacificação e desenvolvimento de Angola, sua terra natal, o que infelizmente só veio a acontecer após a morte em combate do chefe do seu partido – a UNITA – o Comandante Jonas Savimbi.

Foi sob a sua jurisdição que foi criado o Centro de Despacho de Navios, na Gare Marítima da Rocha do Conde de Óbidos, no qual a Associação tinha um gabinete, que funcionava das 08:00 às 20:00 horas, todos os sete dias da semana. Tornou-se, por isso, necessário admitir mais três empregados: os Srs. Ferraz, Olavo e Rogério Gomes, todos retornados da antiga Província Ultramarina de Angola.

Também foi nesta ocasião que entrou ao serviço da Associação o Sr. António Luís Ventura de Almeida. Este era um jovem fisicamente bem constituído, tinha sido pára-quedista na força aérea portuguesa, que veio ocupar a minha função de "Caixa" quando eu passei à categoria de chefe de secção. Desempenhou a contento a sua função durante alguns anos, até ter ido atrás do seu grande sonho: ser cozinheiro diplomado. Para tanto, emigrou para os E.U.A., onde se diplomou com alta distinção numa das mais famosas escolas de hotelaria de Nova Iorque. De regresso a Portugal, trabalhou como Chefe de Cozinha em alguns dos mais conceituados estabelecimentos de hotelaria, incluindo as Pousadas de Portugal. Depois foi para Angola exercer a sua profissão.

A partir daqui houve uma rápida sucessão de entradas e saídas de secretáriosgerais, alguns com uma passagem bem efémera, a saber:

O Sr. Comandante António de Barros Regada, antigo oficial da marinha mercante, que se dedicou com toda a meticulosidade à defesa dos interesses associativos – especialmente no que respeita às diligências necessárias para a criação de um organismo de cúpula de âmbito nacional – mas que na secretaria da Associação dirigiu os seus trabalhos como se estivesse na torre de comando de um navio mercante a vociferar para os seus subalternos.

Foi neste período que entrou para a Associação uma nova empregada, a Sra. D. Alda Coelho Bastos. A D. Alda Bastos, bem cedo mostrou ser uma pessoa competente que desempenhava com zelo os afazeres que lhe eram cometidos, tendo assumido as funções de "Caixa" depois da saída do Sr. António Ventura função que ainda hoje exerce. É uma pessoa extrovertida, bem disposta, que alivia o ambiente de trabalho com o seu riso espontâneo – não esquecendo os seus espirros estridentes capazes de deitar abaixo todo o edifício... – e a sua afabilidade para com os colegas e amigos. De inteligência sagaz, assimila com facilidade as tarefas que lhe são destinadas, e ultrapassa facilmente as dificuldades que porventura se lhe deparem. O seu marido foi protagonista de um grave acidente de aviação – a queda de um ultraleve que ele próprio pilotava, que lhe provocou a morte –, mas isso foi ultrapassado – com dor e sofrimento, é verdade – e não a impediu de lutar pelo bem estar e educação dos filhos.

Seguiu-se o Sr. Dr. Mário da Trindade Salvado, antigo administrador da Companhia Nacional de Navegação e Presidente da Associação Portuguesa dos Armadores da Marinha Mercante. Pessoa por todos respeitada no sector marítimo, porém esteve à frente da secretaria da Associação apenas uns três meses (?) não posso precisar bem. Tinha alguns "hobbies", entre eles uma obstinada predilecção por pintura abstracta, coisa que eu não aprecio...

Ora, um belo dia estávamos os dois sentados na sala de convívio da Associação, a conversar sobre pintura e a tomar café, e eu tive a desfaçatez de afirmar que aquele género de pintura se assemelhava aos desenhos das crianças da creche...

"Para mim, uma perna na cabeça, um olho vesgo em cima e um olho retorcido em baixo, não me diz nada. Gosto mais da pintura realista". O que eu fui dizer, o senhor ficou apopléctico! Disse logo que eu era um inculto, que não percebia nada de arte, etc., etc. E a sua atitude para comigo modificou-se radicalmente...

Seguiu-se o Sr. Dr. Correia Botelho, advogado, homem ainda muito novo mas já com pouco cabelo – talvez por estudar muito, digo eu, ou então pelas preocupações que lhe causavam os seus seis rebentos. Era uma pessoa muito competente e desenvolta na prossecução dos seus serviços na secretaria, e embora exigisse do pessoal toda a disponibilidade e empenho nas tarefas que lhe eram confiadas, tal não o impedia de ter uma palavra afável, um conselho amigável, quando as circunstâncias da vida eram adversas

para os seus subordinados. Um bom homem, em suma, temente a Deus e seguidor dos Seus preceitos! Ainda me lembro com saudade – e é tão bom ter saudades de alguma coisa boa, por muito singela que seja, que tivemos oportunidade de partilhar... – das "bojecas" que nós íamos beber à Vela Latina antes de rumarmos a nossas casas após terminado o dia de trabalho! Das conversas que mantínhamos, tanto sobre os problemas do trabalho, como acerca da nossa vida comunal e familiar, guardo belas recordações. Quando nos despedíamos, e cada qual seguia o seu caminho, sentia-me reconfortado e mais capaz de enfrentar as agruras do dia seguinte!

Seguiu-se o Sr. Dr. Mário Rui de Sá, pessoa ainda jovem, com uma inegável capacidade de absorção da melhor forma de combater e resolver os problemas que afectavam o sector marítimo/portuário. Foi, também, uma pessoa que se dedicou de alma e coração, como sói dizer-se, à defesa dos interesses da Classe junto das autoridades portuárias e dos sindicatos dos trabalhadores portuários. Este Senhor esteve nos primórdios da transformação das associações regionais em associação nacional, o que veio a acontecer no ano dois mil iá no mandado do secretário-geral seguinte.

Foi durante o mandado do Dr. Mário Rui de Sá que entrou ao serviço da Associação a Menina Cláudia Pires, pessoa simples, elegante, morena de olhos castanhos, possuidora de um elevado grau de inteligência e poder de observação que lhe granjeou rapidamente a amizade e a benevolência dos que com ela privavam. Proveniente de uma prestigiosa ala das forças armadas portuguesas – a força aérea – depressa deixou perceber que a sua passagem por aquela instituição não fora em vão, dada a forma expedita como se desenvencilhava das dificuldades que lhe surgiam no desempenho das suas funcões.

Veio então o Sr. Dr. António Belmar da Costa, homem de cabelo grisalho, tez rosada e aspecto de "gentleman", em toda a acepção da palavra, com o qual é fácil conviver e rapidamente se cria uma saudável empatia. Conhecedor profundo das vicissitudes que afectavam os agentes de navegação, e da premente necessidade de os reunir em um só organismo de cúpula, por forma a colmatar as desigualdades existentes entre os portos nacionais, esteve no cerne da constituição da AGEPOR, da qual foi nomeado Secretário Nacional logo após a sua criação. Incansável representante da AGEPOR junto das entidades nacionais e internacionais, não regateia esforços no sentido da obtenção dos melhores resultados para os seus associados, o que tem sido amplamente reconhecido pelos directores desta instituição.

Com o advento da AGEPOR foi criada a figura do secretário regional, passando o Sr. Dr. Mário Rui de Sá a exercer as funções de Secretário Regional Sul (da Figueira da Foz a Portimão) e o Sr. Dr. Magalhães Corte Real Mendes as de Secretário Regional Norte (de Aveiro a Viana do Castelo).

Bem, esta arenga já vai longe... por isso, a terminar confirmo o que disse no início: não estou arrependido por ter optado por esta fascinante profissão. Durante tão longa passagem por este organismo tive oportunidade de me valorizar quer como ser humano, quer profissionalmente, em virtude do contacto diário com pessoas de bem, cultas e afectuosas, a começar pela "obrigação" que me foi imposta logo de início pelo saudoso Capitão Lobo Antunes de ir estudar para a Escola Comercial Passos Manuel.

Muitas das pessoas com quem me cruzei, e que já partiram há muito deste mundo, concorreram e muito para a minha valorização profissional.

O meu "bem haja" a todos os meus amigos – extensivos também àqueles que porventura "não vão muito à bola comigo"...

Aos vindouros, que irão encontrar um organismo mais moderno e sofisticado (informatizado), bem diferente daquele com que me deparei há longos anos, mas que prossegue os mesmos objectivos da "velha" associação, desejolhes as maiores felicidades e sugiro-lhes que dediquem todas as suas capacidades e os seus maiores esforços no sentido de auxiliarem aqueles agentes económicos (os Agentes de Navegação) a levar a nau a bom porto. Espero que esta descrição, um pouco "naïf", da minha passagem pela agora chamada AGEPOR possa um dia contribuir para se fazer a história desta instituição!



# **NOTÍCIAS**

# AAMC - Associação de Armadores da Marinha de Comércio

Mais uma vez a AAMC - Associação de Armadores da Marinha de Comércio patrocina a Associação de Alunos da ENIDH que, entre os dias 21 e 28 de Outubro de 2011, em La Trinité-sur-Mer, França, vai participar no 31º Campeonato do Mundo de Vela Universitário www.sywoc.com

Em anos anteriores, a AAENIDH obteve boas prestações - subindo ao pódio na última edição (fotografia) - o que lhe granjeou uma boa e sólida reputação neste campeonato e na imprensa da especialidade.

Este ano a equipa será composta por oito elementos já com experiência de vela de competição adquirida antes de entrarem na Escola Náutica.





### Curso prático de Intermodalidade Marítima-Ferroviária

7 a 9 de Novembro de 2011

Aulas e alojamento no comboio "El Expreso de La Robla" durante o trajecto Bilbau-Santander-Bilbau











### Objectivos do curso

- Analizar os diferentes elementos que se devem conjugar para o sucesso da prestação de serviços ferro-portuários e dar a formação e informação necessárias aos decisores e gestores de cadeias logísticas nas quais o modo ferroviário possa ser uma alternativa rentável tanto em nível de serviço como de custos e "transit-time"
- Conhecer as vantagens e calcular as reduções em tempo, de custo, e de riscos que se podem obter usando o modo ferroviário.
- Fomentar a utilização do transporte ferroviário mediante a difusão das suas características e particularidades.

Idioma: Português / Espanhol





### Conteúdos:

- Logistica ferroviária
- TEN-T e modo Ferroviário
- Portos secos: Descrição e serviços
- Serviços ferroviários de transporte de mercadorias
- Análise de custos do transporte ferroviário e comparação com outros modos
- O Transporte ferroviário e a sustentabilidade
- Legislação, contratação, e gestão de riscos no transporte multimodal

### Visitas de trabalho:

- Visita ao porto de Bilbau
- Visita ao porto de Santander
- · Caso prático de intermodalidade



Inscrições abertas: Preco Euros 495,00 por participante incluindo alojamento e refeições. Reembolso de 50% dos gastos de deslocação até ao limite de Euros 155,00 por participante. Informação, matricula e reserva:

Escola Europea Short Sea Shipping www.2e3s.eu Telefone: +34. 932 986 070 E-mail: info@2e3s.eu

























### A AGEPOR QUESTIONOU:

# CARLOS RAMOS, DIRECTOR LOCAL EM LEIXÕES

# JOÃO VALDEMAR, DIRECTOR LOCAL FM AVFIRO

AGEPOR | Sabendo que o "Mar" é uma das prioridades do actual Governo, que expectativas tem para o Sector Marítimo Portuário nesta Legislatura?

Será desta que Portugal volta a navegar?

O crescimento das exportações tem sido um facto sustentado pela Estatística até agora disponível. Sabendo que a contribuição das exportações é fulcral no actual modelo económico português, que medidas facilitadoras/incentivadoras pensa que o Sector Marítimo Portuário poderia adoptar para as incrementar?

**R** | Porque entendo que as minhas expectativas são também as medidas facilitadoras/incentivadoras para o Sector Marítimo, decidi juntar à resposta as perguntas 1 e 3:

- Revisão da Legislação do sector, permitindo mais liberdade e competitividade com os outros sectores do mercado, em especial o camião;
- Liberalização laboral: Continuamos a assistir a uma prepotência dos Sindicatos de estiva, não facilitando as operações dos navios nem ao nível operacional nem de custo.
- Centralização das Autoridades Portuárias com a evidente (e inevitável) redução de custos;
- Centralização das várias entidades/autoridades, quer ao nível informático quer ao nível físico. A exemplo da Loja do Cidadão, deveria ser criada uma "Loja da Navegação";
- Similaridade de procedimentos ao longo do país: Apesar da legislação ser nacional, ainda continuamos com procedimentos próprios em cada porto:
- Erradicação dos documentos físicos: Ainda se assiste, por ex., à presença do manifesto em papel na Importação, em Leixões;
- Redução de custos: As taxas aplicadas pelas Alfandega/Autoridades portuárias/outras são elevadíssimas, não promovendo a vinda/ida de mais cargas/navios;
- "Desmonopolização" do porto de Leixões: É por demais evidente que a concorrência é um factor importante em qualquer área de negócio;
- Procurar soluções que permitam ter navios de bandeira Portuguesa, como sendo um garante de rigor e qualidade ao nível da legislação mundial;
- Portugal já está a navegar, mas devagar. As medidas acima referidas, quando colocadas em prática, certamente propiciarão mais desenvolvimento para todos os envolvidos na cadeia logística. Penso que só assim podemos reverter a situação difícil em que nos encontramos.

AGEPOR | Sem querer voltar à era dos descobrimentos, creio que está na altura de acordarmos e de nos voltarmos para ele, o "Mar"! Como o podemos ultrapassar?

**R** | Plena integração de todas as entidades públicas nas JUP e consequente implementação de um ambiente paperless no relacionamento com as mesmas:

Fim dos procedimentos administrativos relacionados com visitas, desembaraços, despachos, listas de entrada, etc., quando as embarcações precedem de outro porto nacional;

Reajustamento dos meios humanos das autoridades portuárias às reais necessidades do sector, com integração dos respectivos serviços de suporte, sem prejuízo da manutenção da autonomia de cada uma delas;

Redução dos membros eleitos dos CA dos portos ao respectivo Presidente, criando-se a figura do Director do Porto (integrante dos respectivos quadros) e para o qual devem também transitar todos os poderes actualmente exercidos pelas Capitanias ao nível da navegação comercial;

Redução dos custos portuários de passagem de navios e cargas, tornando mais competitivos os portos nacionais e consequentemente as nossas exportações:

Alteração do quadro jurídico do trabalho portuário, eliminando o registo nacional de trabalhadores portuários e o direito de prioridade na colocação que é garantido aos trabalhadores dele constantes, tornando universal o direito prestação de trabalho no sector portuário e o direito de livre contratação pelos empregadores;

Denunciar a Convenção n.º 137 da OIT, relativa à prestação de trabalho portuário.

Na linha do que tem sido afirmado pela tutela, um dos grandes potenciais que Portugal tem é o "Mar" e não tem sido aproveitado convenientemente. Se nos virarmos para o mar, deixamos de ser um pais periférico e passamos a ser um país central, com uma posição geográfica estratégica para a economia do mar onde tudo se poderá cruzar. Quero acreditar que este é o nosso escape para bem das gerações futuras, pois temos um potencial enorme.

# NOTÍCIAS DOS ASSOCIADOS JUMBO SHIPPING, operador marítimo de carga pesada, expande a sua frota com um navio novo

Foi assinado um acordo com o estaleiro naval Brodosplit, em Split, na Croácia, para a construção de um navio de carga pesada topo de gama. A construção deste navio de nova geração vem confirmar a posição da JUMBO como líder de mercado no transporte marítimo de carga pesada.

O navio novo terá 152,6m de comprimento, 27,4m de boca, e estará equipado com duas gruas de 1.100 toneladas métricas (com um alcance de 27,5m). Trabalhando em conjunto, as duas gruas conseguem levantar até 2.200 toneladas métricas. Deste modo, este navio será o mais forte do mundo. Para poder trabalhar nas regiões do Ártico o navio será construido de acordo com a Classe Gelo. Para operações offshore o navio vai estar preparado para instalação futura de DP2.

A data prevista para entrega do navio é Março de 2013. O navio estará operacional em Junho de 2013. A JUMBO tem também opção para um segundo navio no mesmo estaleiro de Split.

Através desta expansão da sua frota, a JUMBO põe à disposição dos seus clientes uma frota versátil de 13 (opcionalmente 14) navios de carga pesada com uma capacidade de elevação que vai das 500 até às 2.200 toneladas.

### JUMBO

A Jumbo é líder de mercado no transporte de carga pesada e de grandes dimensões. Actualmente possui e opera uma frota de 12 navios específicos para carga pesada (dois dos quais com DP2: Jumbo Javelin e Fairplayer) com capacidades de levantamento até 1.800 toneladas. Estes navios DP2 são usados para o transporte e instalação de estruturas submarinas e sistemas de amarração para plataformas flutuantes de produção energética. As gruas de 900 tons do Fairplayer são capazes de içar estruturas grandes e pesadas do convés do navio e colocá-las em solo oceânico sem recurso a transfer submarino. Os usuais mínimos de peso e variações de profundidade são: 1.000t a 1.000m, 600t a 1.700m e 200t a 3.000m.

Segurança e fiabilidade são o cerne das actividades da Jumbo. Ao implementar contínuamente o seu programa "Stay Well" a Jumbo traz os mais altos padrões de segurança e qualidade para todo e qualquer projecto de Carga Pesada.

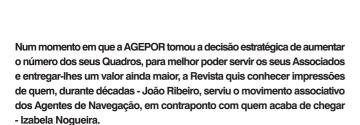
A Jumbo Shipping é representada em Portugal há mais de 25 anos pelo seu agente geral: PORTMAR – Agência de Navegação, Lda.







# A AGEPOR RENOVA-SE



### AGEPOR | Como foi para si este início na Agepor?

R | Uma mudança de trabalho é sempre um novo desafio conjugado com aquele nervosinho, à flor da pele, em querer saber se vão gostar, ou não, de nós. E quando estamos a trabalhar na área em que temos maior afinidade, aí então é que temos uma maior preocupação em termos de responsabilidade, de como reagir no ambiente de trabalho, como se adaptar ao local e às novas funções.

Ao ser chamada para a entrevista fui saber mais sobre a Agepor através do site na internet, e aí fiquei a saber um pouco do que se fazia. No tempo em que estava a estudar na Escola Náutica, e depois a trabalhar nas empresas de navegação, sempre ouvi falar na Agepor, tanto que os artigos publicados pelo Dr. António Belmar da Costa muito contribuíram para os trabalhos de algumas disciplinas de Gestão dos Transportes Marítimos, Portos e Logística, pela ENIDH. Tinha uma ideia vaga do que era a Agepor, mas até então nunca me questionara acerca do objecto da Associação.

Iniciei as minhas funções no início de Julho e ainda estava fora de mim por ter sido escolhida no processo de selecção para ingressar na Agepor e, ao mesmo tempo, nervosa por enfrentar o "desconhecido". Fui muito bem acolhida pelo Director Geral e pela sua equipa de trabalho. O ambiente familiar deixou-me à vontade e a socialização não poderia ter sido melhor. Tenho a sensação de que estou aqui há muito tempo. E ao estar agora dentro do sistema organizacional é que começo perceber de como realmente funciona o tratamento da informação, do que os agentes de navegação pretendem da Agepor, como encaminhamos as suas dúvidas, sempre no intuito de defender os interesses dos associados. A Agepor também aposta na informação e formação dos seus associados e de outras Entidades do sector, propondo diversos cursos de formação, congressos e conferências ligadas á vasta área marítima-portuária. De certeza que é uma mais-valia para todos, pelo menos na intenção de juntar os interesses para que a actividade seja cada vez mais forte num mercado tão competitivo e diverso, como é do dos transportes.

Está a ser uma experiência positiva, pois os desafios são sempre diferentes. E de certeza que farei o meu melhor para contribuir para a boa imagem da Associação perante os associados e todas as Entidades directa e indirectamente ligadas à Agepor.

O que posso dizer, desde já, é que estou muito feliz por estar na Agepor. Quero agradecer a todos a confiança que depositaram em mim e que tudo farei para o continuar a merecer. Oxalá que seja por muito tempo!



### AGEPOR | O que espera desta nova etapa em sua vida?

R | Ao ingressar na Escola Náutica, na primeira turma do Curso de Licenciatura em Gestão dos Transportes Marítimos, Portos e Logística, em 1998, nunca imaginei criar um laço tão forte e mesmo afectivo com o mundo marítimo. Trabalhei em empresas de navegação marítima, desde 2003, onde exerci funções ligadas ao Armamento e Operações Logísticas. Em 2006 afastei-me da envolvente marítimo-portuária, devido à grande distância entre o local onde morava e as empresas do Sector. Mas sempre tive esperança de um dia voltar a trabalhar numa Agência de Navegação, ou em empresas que tivessem o seu *core business* na área marítima.

Passados cinco anos, senti que estava na hora de mudar, ou melhor, de voltar a fazer o que realmente gosto. De volta à Lisboa, e passado algum tempo, fui contactada para trabalhar na AGEPOR, o que me deixou muito feliz, pois pertencer à equipa desta Associação e começar a colaborar e a servir praticamente todos os Agentes de Navegação portugueses, era impensável até então. Já conhecia o Dr. Belmar da Costa através de entrevistas, artigos e conferências, e sempre tive um enorme respeito e admiração pelo seu papel perante a comunidade marítimo-portuária, pelo que o facto de me ter escolhido e começar a trabalhar com ele, me encheu de orgulho e alegria.

Nesta nova etapa da minha vida, os desafios serão completamente diferentes e variados. O transporte marítimo-portuário envolve um número considerável de "nós", actores, concorrentes, e a sua articulação para que a cadeia logística seja eficaz necessita da contribuição de todos para responder às necessidades de cada um. A indústria marítimo-portuária cada vez é mais competitiva e concorre ou colabora com diferentes modos – terrestre, aéreo e ferroviário. O equilíbrio entre esses modos permite uma cadeia de transporte sustentável, eficiente e com menores custos.

Os Agentes de Navegação têm um papel importante e são um elo indispensável de ligação entre os intervenientes da cadeia logística. Têm que estar constantemente em interacção entre o Armador e as diversas Entidades intervenientes na escala do navio quando este chega ao porto, nomeadamente com as Administrações Portuárias, Alfândega, Sanidade, SEF, Capitanias, etc. Os Agentes de Navegação têm de estar capacitados a dar uma resposta a todas as situações relacionadas com o navio, tripulação ou carga. A AGEPOR entra em campo no sentido de defender os interesses e direitos de todos os Agentes de Navegação (mesmo os não associados), bem como dos Armadores e Transportadores Marítimos. A AGEPOR representa os Agentes de Navegação e em consequência os seus principais, os Armadores. Esta representação a nível nacional implica a defesa das actividades e transporte marítimo, bem como dos portos e Comunidades Portuárias. Também, internacionalmente a defesa da classe e da profissão do Agente de Navegação é uma preocupação da AGEPOR.

Assim, pretendo dar continuidade ao trabalho desenvolvido na AGEPOR dedicandome, de corpo e alma, aos Associados, acrescentando valor aos serviços que a AGEPOR lhes oferece, defendendo e divulgando o Mar como activo estratégico para Portugal e batendo-me pela promoção e competitividade dos nossos portos num mercado global em constante evolução.



### **AGEPOR**

# 3ª EDIÇÃO DO CURSO DE SHIPPING DA AGEPOR

Vai avançar a 3ª edição do Curso de Shipping

ERROR: ioerror
OFFENDING COMMAND: image

STACK: