

Alvorada

o diario de la mañana



Miércoles / Quarta - Feira
22 de Agosto de 2012

Aula de periodismo en el mar de EL COMERCIO - Universidad Itinerante de la Mar



El marinero António Machado ante una tubería de ventilación y con protección contra el ruido, con el generador a su izquierda. :: A. GALLO

LO QUE NO SABES DE



Sílvia López

É a única catalã a bordo e, enquanto instruída do Creoula, é a nossa DJ privada, grande «DJ REME in the house!». A estudar Geografia em Tarragona, conhece mais Portugal que muitos Portugueses! Há já 8 anos que é voluntária numa associação de apoio a jovens, atualmente frequenta aulas de poppin e já deu aulas de guitarra, mas não deverá tocar a bordo, a não ser que se prepare uma guitarra ao jeito da sua mão esquerda... Foi jogadora de futebol profissional e teve de deixar a atividade devido a lesão. Não se lembra da última vez que foi ao cinema, porque não gosta muito... Adora fazer caminhadas na montanha, mas o que gosta mesmo é de sair com os amigos para boas festas, com muita e boa música.

As barulhentas bestas do navio

Escondidas numa sala de insuportável ruído e calor, os marinheiros mantêm a funcionar as máquinas sem as quais ficaríamos na obscuridade

:: ALFONSO GALLO

A refrigeração dos alimentos, o funcionamento da cozinha e dos aparelhos eletrônicos valiosíssimos para a navegação, a iluminação, e o mais dramático, a água corrente que permite manter as condições higiénicas básicas, dependem da eletricidade produzida pelos geradores. O fato de serem dois revela a sua importância.

Dois motores geradores, cada um deles composto por um motor a diesel de 450 cavalos (cv) de potência, acoplado a um alternador com uma potência elétrica de 295 kilovoltampere (kva), fornecem ao navio a energia elétrica. O gerador produz a energia elétrica necessária às bombas responsáveis pelo abastecimento de água. “Uma falha pode

provocar uma grande diminuição das condições higiénicas a bordo”, como diz o engenheiro do Creoula Marco Guimarães. O motor tem um consumo entre os 30 e os 35 litros/hora (L/h) e trabalha constantemente a 1500 rotações por minuto (rpm), ao contrário do alternador, que produz energia elétrica em função da necessidade.

A seguir em ordem de importância está o motor propulsor. O bloco do motor, idêntico ao dos camiões Mercedes, é composto por oito cilindros em ‘V’, com 500 cv de potência. O consumo, que pode variar entre os 50 e 90 L/h dependendo das condições do mar, da velocidade e se as velas estão carregadas ou não, é sobrealimentado por dois turbos que aproveitam os gases da combustão. Pode funcionar entre 1050 rpm em avante devagar e 1700 rpm em avante toda força (atingindo às 1800 rpm em emergência). O arranque é a ar comprimido, ao contrário do motor gerador que tem arranque elétrico.

A existência de água potável a bordo é assegurada por um gerador de água doce por osmose inversa. A água do mar é filtrada com filtros

de 5 micron e sujeita a uma pressão de 60 bar por forma a separar os sais existentes, obtendo assim uma água próxima da água mineral, com conteúdo em sais abaixo das 250 ppm (partes por milhão). O bom café que esta água origina é aproveitado pelos Sargentos do navio, que não se esquecem de tirar um garrafão sempre que o aparelho está a funcionar: só é utilizado no caso de a percentagem de água potável existente a bordo estar abaixo de um determinado nível, que varia em função do número de dias da viagem. Possui

O gerador é o mais importante: sem água corrente a qualidade de vida sofre uma forte degradação

O motor propulsor, idêntico ao dum camião Mercedes, foi estreado no Creoula

uma capacidade de produção de 250 L/h e só funciona quando o navio navega a mais de 5 milhas da costa. Em média, por dia são consumidos cerca de 7000 L de água doce.

O tratamento dos esgotos do navio é feito na Estação de Tratamento de Águas Residuais (ETAR) instalada a bordo, que possui três tanques de decantação de 8 metros cúbicos de capacidade (utilização para aproximadamente 90 pessoas). A transferência da matéria entre os tanques é comandada automaticamente por bóias. Estes tanques contêm bactérias aeróbicas (que trabalham em presença de oxigênio) transformando a matéria orgânica decantada em dióxido de carbono (CO2) e água (H2O). O fluido resultante é tratado com lixívia e outros produtos químicos e desaguado ao mar. O papel higiénico não pode ser deitado na sanita porque causa entupimento da tubagem. A utilização de produtos químicos nas sanitas provoca a morte das baterias anulando assim o tratamento de esgotos, pelo que não pode ser deitado nas sanitas nenhum produto para além da água salgada aspirada do mar.



Fernando Matos

O Mestre Matos, para «fugir» ao trabalho agrícola, entrou para a Marinha Portuguesa com 20 anos, em abril de 1985. Desde então que, entre trabalhos em terra e no mar, esta é a terceira vez que se encontra ao serviço do Creoula. Depois de tirar o curso de Sargentos, esteve na cidade da Horta durante 2 anos, entre 2005 e 2007, e foi agora, com a UIM 2012, que regressou ao Faial depois desse tempo. Segundo o próprio, a sua maior viagem no Creoula ocorreu em 1988 quando foram a Helsínquia, numa viagem que durou 72 dias, com paragem em 9 países e 12 portos diferentes. Como já atingiu a idade limite de embarque (47 anos), vai sair do Creoula em 2012 e pensa no futuro voltar às origens, à agricultura.