

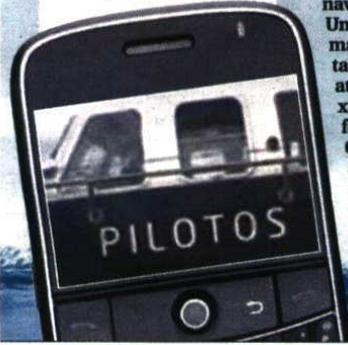


ID: 42222461

10-06-2012

PILOTOS DA BARRA DE LISBOA

A lancha que transporta os profissionais até ao navio que irão pilotar



Nunca há duas atracagens iguais e é preciso saber corrigir a manobra

Basta o movimento aparente dos candeeiros da margem para qualquer piloto da barra saber se deve mandar abrandar as máquinas do navio que está a manobrar em águas restritas. Um barco não tem travões e, lembra o comandante Correia Marques, chefe do departamento de pilotagem do Porto de Lisboa, na atracação há "uma massa bruta que se aproxima de uma parede de cimento e a folha de ferro também racha".

Oficiais da marinha mercante com dez anos de experiência antes de fazerem o estágio de seis meses para piloto provisório, em que não é fácil ficar apto, os homens que atracam paquetes de cruzeiro, fun-

delam porta-aviões ou levam cargueiros para os terminais dominam as correntes predominantes, as marés, a localização dos baixos, a diferença entre os 16 metros na profundidade zero (ou seja, descontando a variação das marés) da barra sul e os 5,4 da barra norte, os efeitos do vento, as calas (canais interiores) delimitadas por bolas.

Uma lancha sai da Baía de Cascais ou da torre do posto VTS (Vessel Traffic System, isto é, Controlo do Tráfego Marítimo), o edifício inclinado do arquiteto Gonçalo Byrne em Algés, e leva o piloto até ao barco que pretende entrar na barra ou sair do porto. Os movimentos simultâneos da altura da onda e do mo-

vimento da vaga determinam o perigo no salto da lancha para a escada quebra-costas, por onde o piloto sobe para o convés do barco que irá manobrar ou desce para a embarcação que o trará para terra.

Numa ondulação tão chã que está "um mar de senhoras", o comandante Anibal Bela prepara-se para subir a bordo de um navio de cruzeiro com 5,9 metros de calado (parte emersa do navio), 181 metros "fora a fora" (maior distância da proa à popa) e grande capacidade de manobra. Mas nunca há duas atracagens iguais. Daí que um piloto tenha de saber reagir e corrigir, pois a alteração brusca de um elemento natural ou uma inesperada avaria pode provocar rombo no casco, derrame de carga poluente ou pernas partidas dos passageiros. E, desde o *Tollan*, não houve desastre sério ao entrar ou ao sair dos cais do porto de Lisboa.

FERNANDO MADAIL