



# Caderno

# de Encargos

Jaime Maria Bayamonde da Costa Ayala

 ALGORITMO 

DO AMOR

Jaime Maria Bayamonde  
da Costa Ayala

Registo n.º 345/2020 SIIGAC/2020/970 DATA: 2020.02.14

JUPITER EDITIONS

Print Your **Heart**© with **Jupiter Editions**®

**Este demo está protegido e reserva  
todos os Direitos de Autor.**

**A obra deste demo foi iniciada no  
dia 25 de outubro de 2019 e foi  
registada no dia 14 de fevereiro de  
2020.**

A 1ª Ordem de Impressão da 1ª Edição *O Algoritmo do Amor* de Jaime Maria Bayamonde da Costa Ayala tem 760 páginas

**Se neste momento, por algum  
motivo, não puder comprar o livro  
do autor, a Jupiter Editions sugere  
que faça um donativo ao autor para  
o IBAN**

**PT50 0010 0000 58544220001**

**ou MB WAY 965108603**

**O seu donativo é muito importante  
para proteger a qualidade de  
escrita do autor e não deixar o  
espírito do autor morrer.**

**Não deixe o espírito deste autor  
morrer.**

**Está nas suas mãos não deixar o  
espírito deste autor morrer.**

**Faça um donativo ao autor para o  
IBAN**

**PT50 0010 0000 58544220001**

**ou MB WAY 965108603**

# A Jupiter Editions apostou em 9 livros de novos 9 autores.

O principal objetivo do donativo é a proteção da qualidade de escrita.

Por defeito, se os donatários nada disserem sobre o destino a dar, o donativo será 99% para os autores, cabendo 11% a cada um dos 9 autores e o 1% remanescente será destinado à filantropia da Jupiter Editions como a Plantação de Árvores, o Combate à Fome ou o Combate ao Lixo. O donativo pode ser feito por conta de qualquer um dos fundos que a Jupiter Editions pretende abrir e desenvolver. O donativo pode ser destinado 100% a um autor ou a uma missão.

O donativo pode ser anónimo, mas a Jupiter Editions sugere ao donatário que se identifique, sobretudo, se financiar a voz de um dos autores, para que o autor possa agradecer em nota pessoal. Basta enviar um email para [manager@jupitereditions.com](mailto:manager@jupitereditions.com) com o assunto DONATING e com o comprovativo da transferência bancária.

Se o donativo for destinado a um autor e se com o comprovativo da transferência for ainda anexada alguma fotografia ou mensagem do donatário, a Jupiter Editions obriga-se a reencaminhar o email ao autor.

Por favor, veja a nossa Política de Privacidade, para saber como é que os seus dados são tratados pela Jupiter Editions.

A Jupiter Editions não cede, nem vende os seus dados a nenhum parceiro.

A Jupiter Editions só pode ceder os dados dos Member Readers que tenham aceitado que uma determinada empresa ou parceria comunicasse com os Member Readers. Se uma nova parceria for aprovada pelo Centro Ético de Negócios e Parcerias Sustentáveis Para o Futuro, a Jupiter Editions pergunta na Conta Jupiter aos Member Readers interessados em facultar os seus dados à nova parceria, explicando aos Member Readers a importância dessa mesma parceria. Quando as empresas parceiras/ parcerias contactarem os Member Readers, logo no 1º contacto devem anunciar a parceria com a Jupiter Editions, para que o cliente consiga ver com nitidez as parcerias e a sua importância para a sustentabilidade das empresas num mercado altamente competitivo.

Siga o autor...

@jaimedacostaayala

(...)

«(...) Ainda te lembras, Fred? O pessoal na praia todo a olhar para nós, só porque estávamos a fazer adeus e a gritar aos pulos pelos teus pais e pelos teus irmãos que iam no ferry para as Canárias... Ninguém na praia deve ter acreditado que nós conhecíamos alguém que ia no ferry...»

«Entre 2008 e 2012, um ferry fazia a ligação durante todo o ano (...) mas depois foi interrompido. Os anos foram passando e depois em 2017 o governo regional da Madeira pediu o lançamento de um concurso público internacional para uma ligação, uma vez por semana, por *ferryboat* para o transporte de carga e passageiros entre a ilha da Madeira e Portugal continental. E Bruxelas deu luz-verde. O caderno de encargos impunha que o operador que ganhasse o concurso efetuasse pelo menos uma ligação semanal (...) sem interrupções.» disse Albert.

«O que é o Caderno de Encargos?» perguntou Joa.

«Foda-se!!! O pai acaba de dizer “sem interrupções” e tu tinhas de fazer uma interrupção para fazeres uma pergunta dessas...»

«MATHIAS!!!!!!! O que é que você disse????? Eu ouvi bem, Albert???? Mathias!!!!!!!?????????»

«Catharina, o teu filho só disse “fogo”... Fogo... Estas mulheres, Jaime...»

«Podes ir a partir do próprio nome do caderno...» ignorei todos e dirigi-me a Joa para lhe responder, «“Encargos”... São os “encargos” que a Administração Pública impõe às empresas, caso queiram celebrar contratos com ela. Um ente qualquer da Administração Pública, por exemplo uma

Universidade, abre um concurso público para celebrar um contrato de catering com a empresa que ganhe o concurso. Mas a Universidade, diz logo que só vai contratar com uma empresa que seja capaz de fazer 1000 refeições vegetarianas, por exemplo... É um “encargo” e esse “encargo” constará no caderno de encargos. No fundo, o Caderno de Encargos é um elemento estratégico para a aquisição de bens ou para a contratualização de prestação de serviços onde se descreve o que é esperado pela entidade adjudicante, que é a que contrata, por exemplo a Administração Pública, que a entidade adjudicatária, a destinatária, a que é contratada, por exemplo a empresa de catering, faça. No Caderno de Encargos vamos fixar as condições de prazo, a qualidade, os custos fixados...» respondi.

«O caderno de encargos também impunha que o navio tivesse obrigatoriamente “velocidade suficiente” de 21 nós que são cerca de 39 km/h, para cumprir a viagem (...) em menos de 24 horas e impunha também que o navio conseguisse acomodar, pelo menos, 300 passageiros.»

«Então isso é muito fácil de viciar os concursos, é muito fácil fazer corrupção.» disse Joa.

«Porquê?» perguntou Maths.

«Então, vamos imaginar que eu estou no governo regional da Madeira e tomei iniciativa desse procedimento concursal... Posso dizer assim, Jaime?...» perguntou-me.

«Podes, sim, lindo...!» disse boquiaberto sentindo os meus olhos a brilhar por Joa.

Saiu-me “lindo”. Porque assim que ouvi o Joa a construir juridicamente tão bem aquilo assim em segundos, para mim foi lindo de se ver o Direito Natural dele. O Fred compreendeu o significado daquele meu “lindo” e por isso olhou para mim, sorriu e deixou passar o elogio que fiz ao irmão. Porque ele sabia que tinha sido um elogio jurídico. (...)

«Se eu estiver no governo regional da Madeira...» continuou Joa, «E eu souber que o Jaime tem uma empresa que faz o transporte marítimo e depois tenho o Fred que tem uma empresa de navios, sabendo as dimensões do porto da ilha da Madeira e sabendo que o Fred tem navios com a dimensão exata para poder atracar no porto da ilha da Madeira, posso dizer ao Jaime para que ele faça um contrato exclusivo com o Fred para adquirir uma frota de 2 ou 3 navios ao Fred que eu depois vou abrir um concurso público com as medidas dos barcos do Fred e sabendo que mais nenhuma empresa tem as medidas exatas, quem vai ganhar o concurso é o Jaime. O mesmo em relação à velocidade. Se eu sei que não há mais nenhuma empresa nacional senão a do Jaime que faz o transporte marítimo de passageiros para grandes distâncias, mas sei que os barcos do Fred que são os que foram fretados à empresa do Jaime, “não dão” mais do que 39 km/h, então eu vou pôr como velocidade mínima essa velocidade, para que o Jaime ganhe o concurso.»

«Teoricamente, o que tu disseste é possível. Basta ter um conhecimento omnisciente do mercado, para saber que empresas é que operam uma certa atividade e em que condições é que operam. E com o sistema informático, cada vez mais evoluído, ainda mais isso se torna possível, sobretudo para quem esteja numa situação privilegiada, como uma câmara municipal, ou um governo que naturalmente terão um acesso informático privilegiado. Eu até posso ser o presidente de um partido, aparentemente sem empresas no meu nome, mas estar cercado de melhores amigos que têm todas as empresas e subir ao Poder e fazer uma série de “contratos amigáveis” e só ser descoberto passado anos e quando for descoberto “pago a multa e pronto”. É por isso que, é muito importante a verdadeira publicidade e a verdadeira transparência dos contratos públicos, é muito importante estarmos e continuarmos sempre na União Europeia e é muito importante que os concursos públicos tenham uma abertura internacional, justamente para impedir esse tipo de situações e dar-se a chance a quem quer participar na economia de forma inteligente, sustentável e responsável. É muito importante estimular a concorrência entre as empresas e contratarmos com aquela empresa que for a melhor. E a empresa melhor, será sempre aquela que pague *ordenados de felicidade*, não faça mal ao ambiente, não faça mal com câmaras e microfones aos direitos de personalidade e imagem e voz dos trabalhadores e clientes e seja capaz de cumprir o serviço *À Velocidade da Luz*, porque andamos

todos *À Velocidade da Luz*, de Gil de Sales Giotto. Depois, também tem tudo que ver com a tecnologia. Por exemplo, se eu sei que já há barcos elétricos que atingem 100 km/h poluindo muito menos e não fazem ruído, não faz sentido nenhum eu, governo, estar a contratar com uma empresa que polui muito mais, tem uma frota tecnologicamente atrasada em relação à economia sustentável e, ainda por cima, faz poluição sonora, que a nós humanos pode não nos afetar diretamente, mas afeta diretamente a fauna marítima. Por exemplo, há mil ligações de barco na Ria Formosa. Na Ria Formosa há cavalos marinhos. Os cavalos marinhos são extremamente sensíveis ao ruído do motor dos barcos. Logo, eu não posso ter ali as câmaras municipais a continuarem a contratar com empresas que não querem largar os barcos que são insustentáveis, quando aparecem novas empresas com barcos tecnologicamente sustentáveis sem potentes câmaras de vigilância que processam e tratam a imagem, a felicidade e as emoções dos passageiros e as vendem como dados. A tecnologia só interessa se for ecológica. Se não for, então é porque não é uma boa aposta. E as administrações públicas acorrentadas ao Código dos Contratos Públicos, devem fazer e saber fazer boas apostas. Devem financiar aqueles que merecem ser financiados! Porque se a Administração Pública abre um concurso público, porque quer uma ligação de barcos para as suas ilhas e se eu tenho barcos e os meus barcos são muito mais rápidos, não têm câmaras de vigilância, não fazem mal aos cavalos marinhos e pago o quádruplo ao capitão, a toda a tripulação e aos colaboradores da limpeza, então a Administração Pública está obrigada a contratar comigo! É o próprio Código dos Contratos Públicos que diz que ela está obrigada a contratar comigo! (...) Porque a procura das administrações públicas pelas empresas tem de ser sempre pelas empresas verdadeiramente verdes, não é com as que se dizem verdes, só porque sabem que “ser amigo do ambiente”, “fazerem-se amigos do ambiente” e “dizerem-se amigos do ambiente” está na moda e vende cada vez mais, não, não é com essas, mas é com aquelas que são mesmo verdes, que apareceram no mercado completamente verdes, fora do vício, fora do pecado! O tempo dos maus já passou ou é preciso vir um vírus, vir uma pandemia, outra vez, para parar, definitivamente, a economia? Agora é o tempo dos bons! Agora é a vez dos bons! Os maus já não têm mais espaço no mercado! Não podem ter! Se eu quero ir para uma ilha, mas ir de barco para lá põe em crise a riqueza que há nas águas, eu tenho que pensar noutra solução para ir para lá. (...) se estiver

sujeito a “pressões do mercado” e a “pressões do turismo” e as viagens de barco tiverem mesmo de se realizar, então tenho de limitar as viagens para lá. Não posso fazer mil e uma travessias por dia. O turismo só faz sentido se for um turismo sustentável! E ser sustentável, quer dizer que nenhuma árvore foi abatida para eu poder estar ali numa lagoa artificial no coração de uma ilha paradisíaca. E quem devia ter uma palavra final para decidir estes contratos, para ver se a tecnologia é ou não ecológica, se o contrato é ou não sustentável com o meio natural deviam ser os biólogos. Não eram os ministros do ambiente. Porque muitas vezes, os ministros do ambiente não são ambientalistas. Muitas vezes, os ministros do ambiente são muito mais economistas do que ambientalistas. E a economia nunca se pode sobrepor ao ambiente. E só com um capitalismo verde inteligente dos recursos é que faz sentido um capitalismo no século XXI. A economia só faz sentido se não puser em crise nenhum humano nem violar nenhum direito fundamental humano, não ameaçar a fauna nem a flora e não nos asfixiar de dióxido de carbono! E sim, o capitalismo é possível e pode ser bom, mas tem de ser inteligente, tem de ser empático e tem de ser humano! E ser humano, é saber reconhecer a inteligência humana, mas também reconhecer a inteligência emocional das outras espécies. Não somos só nós humanos que somos capazes de amar e que temos sentimentos, que guardamos rancores e somos orgulhosos. Mas é por isso mesmo, Joa, que é importante a publicidade dos concursos públicos. Há um tempo que se dá. Um tempo que se dá para conseguirmos ver isto tudo. A não ser que sejam concursos públicos urgentes (...) Mas, normalmente, há um período em que o concurso fica aberto e a decorrer normalmente. Às vezes, não há interessados. E quando só aparece um interessado, a Administração Pública acabará por contratar com o interessado, “ajustando-se” certos pontos do contrato em “novas negociações desta vez à porta um pouco mais fechada”.» disse.

«As especificações do ferry também foram balizadas...» continuou Albert, «Tinham de ter um máximo de 175 metros de comprimento com o calado a não poder exceder os 6 metros e meio, porque “só assim”, “entendeu” o governo, é que “seria possível a operacionalidade” do porto do Funchal. O governo regional da Madeira seduziu com a redução das taxas portuárias. Assim como há um custo nos aeroportos para as companhias aéreas relativamente a cada passageiro que desembarque, relativamente para

cada aterragem e descolagem e relativamente ao tempo que um avião fique estacionado na pista, também o mesmo se passa relativamente aos portos. Nós, quando somos passageiros, não nos apercebemos destes custos, porque estes custos são para as empresas, mas o preço que pagamos dos bilhetes contemplam todos estes custos associados. Podíamos perguntar porque é que uma empresa de aviões que está há 10 anos no mercado continua a praticar preços tão altos. Às vezes, pode praticá-los porque ainda nem sequer viu o retorno do investimento que fez, porque para além dos ordenados que tem de pagar, do combustível que tem de pagar, da refeição que serve a bordo, para não falar do crédito que pediu para o investimento da tecnologia da viagem, há uma outra economia nos aeroportos e nos portos que pede muito dinheiro às empresas para elas poderem aterrar ou atracar e poderem fazer o desembarque dos passageiros. E para além de todos esses custos, ordenados e pagamentos tem de haver naturalmente lucro para que a atividade económica tenha interesse em ser realizada. O governo da Madeira ainda seduziu com a isenção total das taxas portuárias no primeiro ano da operação. O que foi muito aliciente! Mas o pacote de incentivo oferecido não convenceu as 7 empresas marítimo-fluviais que tinham celebrado contratos com o governo regional da Madeira. Havia no terreno uma empresa alemã, uma italiana, uma grega, uma espanhola, uma cipriota e duas portuguesas. Mas as empresas disseram logo que sem a garantia de indemnizações compensatórias a operação nunca seria viável.»

«O que são indemnizações compensatórias?» perguntou Joa.

«É uma compensação financeira que o Estado atribui às empresas que desenvolvam um serviço de interesse público, respeitando os requisitos da continuidade, de sustentabilidade, de boa qualidade e de eficácia, garanta a sua acessibilidade em termos de preço à generalidade das pessoas, promova a coesão económica, social ou territorial e a proteção do ambiente.» disse.

«O quê? Basicamente tu és uma empresa, o Estado abre um concurso público, tu ganhas o concurso e o Estado ainda te paga para tu poderes desenvolver a tua atividade, para tornares a tua fantasia real?» perguntou Joa.

«O Estado compensa-te financeiramente...» respondeu.

«Os Comboios de Portugal pediram ao Estado 90 milhões a título de indemnização compensatória e o Estado pagou à empresa 80 milhões.» disse Albert.

«Mas como é que é calculada a indemnização compensatória?» perguntou Joa.

«Para o cálculo vamos ter em consideração o lucro expectável, o risco e os custos incorridos com a prestação do serviço de interesse geral que podem relacionar-se com o investimento que tenha de ser feito para se construírem, por exemplo infraestruturas...» respondi.

«Ou seja, basicamente foi o que eu disse! Tu és uma empresa, o Estado abre um concurso público, tu concorres e o Estado a seguir paga-te para tu poderes pôr a empresa a funcionar... Paga-te os custos que vais ter, até te paga o investimento que vais fazer para montar a infraestrutura, para pôr de pé a tua fantasia...» disse Joa.

«Mas é preciso é que a tua fantasia seja a mesma que a do Estado. Quem tem iniciativa para abrir os concursos públicos são as administrações públicas e todos os seus entes... E o Estado não paga para a tua empresa funcionar, ele paga para que tu consigas desenvolver a atividade económica que é um serviço de interesse geral... É diferente!» respondi.

«Se o Estado te está a pagar para desenvolveres a atividade económica que é um serviço de interesse geral, então o Estado está a pagar para que a tua empresa funcione. O mais difícil não é o desenvolvimento da atividade económica, quando a atividade já está consolidada, o difícil é iniciar a atividade, justamente, por causa dos custos com o investimento. Ideias sustentáveis e inteligentes para levar a bom porto um negócio todos nós temos, simplesmente o que falta para largar o barquinho do porto é o capital.» disse Joa.

(...)

«No primeiro concurso não houve interessados...» continuou Albert, «Sem a tal indemnização compensatória não valia a pena! Depois o governo regional da Madeira trouxe um valor: 3 milhões. Mas primeiro o governo

regional da Madeira antes de pôr dinheiro da Madeira quis primeiro, e bem, fazer com que isto do ferry fosse visto como um serviço público de interesse nacional e não só como um serviço de interesse regional, (...) É evidente que há um interesse nacional em ligar o continente às ilhas do país! Talvez fizesse mais sentido a ligação ser Funchal-Lisboa (...) isto num sentido mais imediato da aplicação do princípio da territorialidade. (...) Só que o Ministério do Mar na altura não gostou da ideia e a ministra veio até dizer que não estava disponível para lançar um novo procedimento, porque, coitada, tinha ficado muito traumatizada com o facto de não terem aparecido interessados no primeiro concurso... Não estou a apontar nenhum facalhão maçónico a ninguém... Nem sequer me dou com a ministra... O Jaime está-se a rir não sei do quê... É claro que sem financiamento, sem a tal indemnização compensatória, o primeiro concurso público não teve interessados. Mas a ministra ficou muito traumatizada... Não se ria, Jaime... É sério! A ministra ficou mesmo traumatizada e não deve ter tido em atenção ao pequenino pormenor dos 3 milhões que, agora, estariam no concurso. O governo da Madeira protestou, mas o governo português fez ouvidos de mercador. Bom... A solução foi a Madeira avançar sozinha assumindo os encargos financeiros do ferry... Que era o que eu tinha feito, se estivesse no governo da Madeira! Mas primeiro, seria sempre necessário saber qual é que seria a posição de Bruxelas sobre o assunto. Isto, porquê? Porque é muito fácil eu atribuir uma indemnização compensatória a uma empresa e distorcer todo o mercado... E a Comissão Europeia veio concordar com o financiamento. Com a, então, luz verde de Bruxelas e com este novo financiamento de 3 milhões a ser entregue diretamente à empresa que ganhasse o concurso, o governo regional da Madeira voltou a abrir concurso. (...) O que estava previsto era a indemnização compensatória ser de 3 milhões, mas depois afinal, o anunciado foram 9 milhões... O que estava previsto era a ligação do ferry ser durante todo o ano, mas depois o que “ficou” foi a empresa fazer no mínimo “só” 12 viagens por ano... E ela fez “só” as 12 viagens no verão. A nossa foi a primeira viagem.»

**(...)**

Para ver os outros demos desta obra, na página dos Member Writers no site da Jupiter Editions [www.jupitereditions.com](http://www.jupitereditions.com) vá à subpágina do autor e clique nos botões dos vários demos.

Este demo foi publicado pela Jupiter Editions em [www.jupitereditions.com](http://www.jupitereditions.com) no dia 16 de setembro de 2021 pelas mãos e vontade do autor para a apresentação, divulgação e tradução do seu verdadeiro espírito contra qualquer deturpação.

Não passe a mensagem deturpada!

## Passa a Missão Jupiter Editions!

**Uma Missão de Paz! Uma Escrita pela Paz!**



**JUPITER  
EDITIONS**

**Não deixe o espírito deste  
autor morrer.**

**Está nas suas mãos não  
deixar o espírito deste  
autor morrer.**

**Faça um donativo ao autor  
para o IBAN  
PT50 0010 0000 58544220001**

**ou MB WAY 965108603**

**O seu donativo é muito importante  
para proteger a qualidade de  
escrita do autor e não deixar o  
espírito do autor morrer.**

**Não deixe o espírito deste autor  
morrer.**

**Está nas suas mãos não deixar o  
espírito deste autor morrer.**

**Faça um donativo ao autor para o  
IBAN**

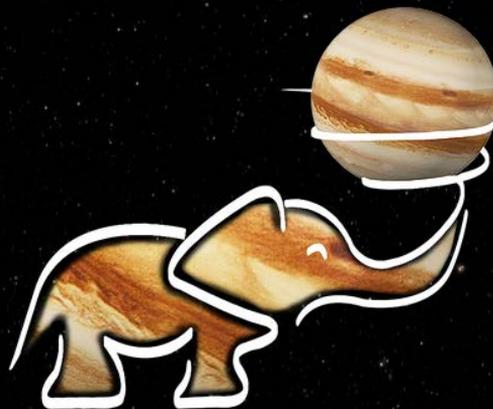
**PT50 0010 0000 58544220001**

**ou MB WAY 965108603**

**Missão Cumprida!**

**Passa a Missão [online!](#)**

**[JUPITEREDITIONS.COM](http://JUPITEREDITIONS.COM)**



**JUPITER EDITIONS [.COM](http://JUPITEREDITIONS.COM)**