

# REVISTA ARMADA

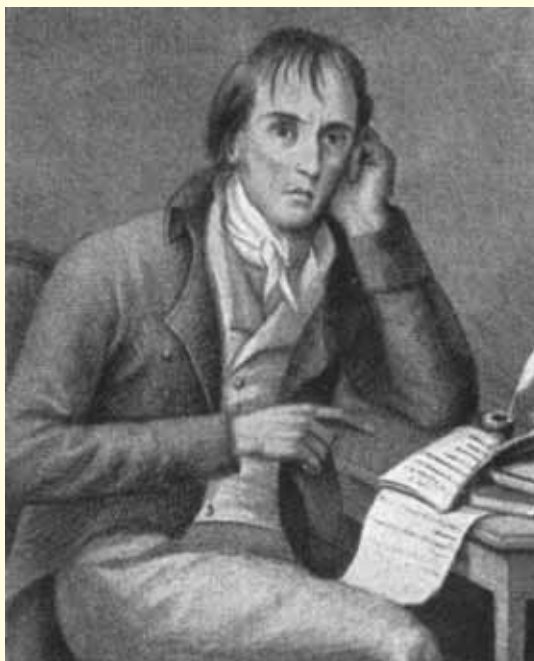
PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 453 • ANO XL

JUNHO 2011 • MENSAL • € 1,50



## **DIA DA MARINHA**

SETÚBAL



## MANUEL MARIA BARBOSA DU BOCAGE ELMANO SADINO

Manuel Maria Barbosa du Bocage é uma das mais brilhantes figuras das letras portuguesas, nascido na cidade de Setúbal a 15 de Setembro de 1765, numa casa hoje situada na Rua Edmond Bartissol. A sua vida é um misto de mito e realidade onde se misturam formas lendárias de uma tendência boémia e quezilenta, de verve fácil e afiada que granjeou muitos inimigos e lhe valeu algumas passagens pela prisão. Bocage foi, sobretudo, um homem de excessos que obscureceram uma formação clássica muito cuidada e um génio literário com uma obra multifacetada, onde se contam os mais belos sonetos alguma vez escritos em língua portuguesa, magníficos poemas líricos, várias canções, peças de teatro e muitas traduções de língua francesa e clássicos latinos, como Virgílio e Ovídio.

Tinha 16 anos de idade quando se alistou como voluntário no exército e, um ano depois, integrou a recém-criada Companhia de Guardas Marinhas preparando-se para uma carreira na Armada. Mas o génio intranquilo com a mão nervosa na pena e na espada levaram-no à prisão, de que se livrou com o exílio para a Índia. D. Maria I nomeou-o *Guarda Marinha do Estado da Índia*, com carta patente assinada em Fevereiro de 1786, embarcando na armada que partiu a 14 de Abril. Mas não foi ali que o seu espírito descansou: em 1789 desertou em Damão e foi parar a Macau onde viria a ser preso e reenviado ao reino, demitido do cargo. Desta época é o soneto onde fala da sua má ventura, comparando a sua vida com a de Camões:

*Camões grande Camões, quão semelhante  
Acho teu fado ao meu quando os cotejo!  
[...]  
Como tu, junto ao Ganges sussurrante,  
Da penúria cruel no horror me vejo;  
Como tu, gostos vãos, que em vão desejo,  
Também carpindo estou, saudosos amante.*

Integrou a Academia das Belas Letras (*Nova Arcádia*), adoptando o pseudónimo de *Elmano Sadino*, mas cedo se incompatibilizou com os confrades a quem chegou a dirigir versos acutilantes de crítica. Pina Manique mandou-o prender em 1797, por ser "desordenado de costumes", permanecendo no Limoeiro e no Real Hospício das Necessidades durante mais de um ano. Cansado e, talvez, pressentindo uma morte próxima, abrandou a sua vida e dedicou-se às letras, numa estreita colaboração com os Padres Oratorianos que conhecera no Hospício.

Morreu em Lisboa, com um aneurisma, no dia 21 de Dezembro de 1805. Num soneto que escreveu com graça, diz-nos de si próprio "... eis Bocage em quem luz algum talento". São palavras modestas para a dimensão artística do grande poeta e homem de letras que foi Manuel Maria Barbosa du Bocage.



Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal  
Nº 453 - Ano XL  
Junho 2011

**Director**  
CALM EMQ  
Luís Augusto Roque Martins

**Chefe de Redacção**  
CMG  
Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

**Redacção**  
1TEN TSN  
Ana Alexandra Gago de Brito

**Secretário de Redacção**  
SAJ L  
Mário Jorge Almeida de Carvalho

**Colaboradores Permanentes**  
CFR Jorge Manuel Patrício Gorjão  
CFR FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos  
CFR SEG Abel Ivo de Melo e Sousa  
1TEN Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

**Administração, Redacção e Publicidade**  
Revista da Armada  
Edifício das Instalações Centrais da Marinha.  
1149-001 Lisboa - Portugal  
Telef: 213 217 650  
Fax: 213 473 624

**Endereço da Marinha na Internet**  
www.marinha.pt

**E-mail da Revista da Armada**  
revista.armada@marinha.pt

**Paginação e Produção**



Work: (+351) 219 261 454  
Mobile: (+351) 934 467 852  
Fax: (+351) 219 261 452

**Tiragem média mensal**  
6000 exemplares

**Preço de venda avulso: € 1,50**  
Revista anotada na ERC  
Depósito Legal nº 55737/92  
ISSN 0870-9343

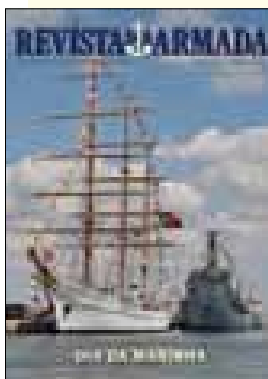


Foto:  
15AR FZ Pereira

ANUNCIANTES:  
ROHDE & SCHWARZ, LDA.



### 5

Dia da Marinha.  
Alocação do Almirante CEMA

### 11

Dia da Marinha 2011  
Setúbal



### 21

A chegada do "Arpão"



### 24

NRP Viana do Castelo  
na Base Naval de Lisboa



### 25

Evocação do Raid Aéreo  
Lisboa-Funchal  
1921-2011

MANUEL MARIA BARBOSA DU BOCAGE	2
DISCURSO DO MINISTRO DA DEFESA NACIONAL	7
NRP VASCO DA GAMA NA OPERAÇÃO ATALANTA	8
A MARINHA DE D. SEBASTIÃO (20)	16
ORGANIZAÇÕES E INICIATIVAS INTERNACIONAIS	17
O NRP SAGRES TEM NOVO COMANDANTE	24
DIA DO COMBATENTE – 93º ANIVERSÁRIO DA BATALHA DE LA LYS E 75ª ROMAGEM AO TÚMULO DO SOLDADO DESCONHECIDO	28
HIERARQUIA DA MARINHA 6 / VIGIA DA HISTÓRIA 33	29
NOVAS HISTÓRIAS DA BOTICA (3)	30
CARTA	31
QUARTO DE FOLGA / CONVÍVIOS	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / CONVÍVIOS	34
NAVIOS HIDROGRÁFICOS	CONTRACAPA

## Alocução do Almirante CEMA

Quero começar este meu primeiro discurso num Dia da Marinha, acentuando o orgulho que sinto em comandar os milhares de militares, militarizados e civis que – com abnegação, coragem e competência – servem o País nesta briosa instituição.

É, pois, com subida honra que aqui estou a celebrar a memória de uma viagem que – há 513 anos – mudou o Mundo, servindo de mote às nossas celebrações. De facto,

em 1498 Vasco da Gama chegou a Calecute, culminando um esforço de muitas décadas e assinando o pioneirismo português na globalização.

Festejamos hoje essa epopeia e fazemo-lo novamente em Setúbal – terra que, desde há muitos séculos, atraiu gentes que fizeram do mar o seu principal modo de vida. Aqui estivemos em 1984 e em 1993, e voltamos agora a esta hospitaleira cidade que a memória colectiva

da Marinha recorda por incontáveis visitas e pela beleza deste estuário natural, que é um verdadeiro porto de abrigo para todos os marinheiros.

Agradeço, por isso, o apoio e entusiasmo que desde a primeira hora recebemos da Senhora Presidente da Câmara Municipal de Setúbal e também das demais entidades que mostraram incedível vontade em nos apoiar nesta iniciativa de trazer a Marinha a Setúbal e aos setubalenses.

Senhor Ministro da Defesa Nacional,

Aceitou V. Ex.<sup>a</sup> presidir a esta cerimónia, o que muito nos honra, constituindo um importante estímulo para todos nós. Interpreto a sua presença como um sinal de apoio institucional ao prosseguimento das grandes linhas de rumo traçadas para a Marinha.

Agradeço, também, a todos a disponibilidade que tiveram para estar connosco nesta cerimónia, e envio uma saudação calorosa para aqueles que, envergando o uniforme da Marinha, cumprem a sua faina longe de Portugal. Lembro, particularmente, a guarnição da fragata Vasco da Gama, bem como os militares portugueses que integram o estado-maior internacional embarcado nesse navio, que comanda a força da União Europeia empenhada no combate à pirataria ao largo da Somália. Recordo, também, o pessoal envolvido nos projectos de Cooperação Técnico-Militar, em Países de Língua Portuguesa, e os militares da Marinha que apoiam a formação do Exército Nacional Afegão.

Todavia, além destas missões internacionais, a Marinha possui um teatro de operações permanente: os espaços marítimos sob soberania, jurisdição ou responsabilidade nacional. Neles temos, a cada momento, pelo menos 9 navios com missão atribuída, assegurando, com sobriedade e

discrição, tarefas essencialmente ligadas à vigilância e controlo dos espaços marítimos nacionais e à nobre tarefa de salvar vidas no mar. Para as guarnições desses navios, envio também uma forte palavra de estímulo, pela forma abnegada e rigorosa com que cumprem a sua missão. Recordo, ainda, todo o pessoal que integra o dispositivo de cerca de 750 militares, militarizados e civis da Marinha permanente e diariamente em acção para garantir o uso do mar pelos

portugueses, incluindo o pessoal da Polícia Marítima e todos os que prestam serviço no Sistema da Autoridade Marítima.

No mundo globalizado dos nossos dias, o mar é o elemento que verdadeiramente distingue Portugal das outras nações, porque anima e sustenta a mentalidade e as atitudes colectivas que estão na nossa génese como povo e como Estado. Nesse sentido, permitam-me que recorde alguns dados

que ilustram a nossa ligação ao mar:

- Os espaços marítimos sob jurisdição ou soberania nacional ocupam uma área superior a 1,7 milhões de km<sup>2</sup>, correspondente a quase 19 vezes a área terrestre de Portugal;
- A área de fundos marinhos sob soberania nacional poderá atingir mais de 3,5 milhões de km<sup>2</sup>, com a extensão da plataforma continental portuguesa;
- Aproximadamente 60% das nossas trocas comerciais com o exterior processam-se por via marítima, sendo também por mar que recebemos cerca de 70% das importações nacionais, incluindo a totalidade do petróleo e cerca de 2/3 do gás natural que consumimos;
- Cerca de 90% dos turistas que nos visitam procuram a faixa costeira e actividades de lazer de âmbito marítimo.

Neste enquadramento, de uma nação fortemente marcada pela maritimidade, Portugal necessita de uma Marinha capaz de desempenhar três funções fundamentais:

- Colaboração na defesa militar e no apoio à política externa;
- Garantia da segurança e autoridade do Estado no mar; e
- Apoio ao desenvolvimento, económico, científico e cultural do País.

Nesse sentido, procuramos, diariamente, cumprir de forma pronta e eficaz as tarefas associadas a essas funções, tendo em vista o superior objectivo de defender os interesses nacionais, no mar e a partir do mar.

E fazemo-lo com uma postura estratégica orientada por três paradigmas da transformação, que constituem as referências doutrinárias fundamentais para a permanente adaptação da Marinha nos domínios genético, estrutural e operacional. Permitam-me pois que faça um ponto de situação em cada um desses três domínios – aquilo a que, na gíria naval, designamos como um “ponto ao meio dia”.



No domínio genético, em que o nosso objectivo estratégico é o de uma “Marinha Equilibrada”, quero começar por abordar alguns aspectos relacionados com o pessoal, para depois passar ao material.

Na área do pessoal, enfrentamos desafios de monta ditados pelas circunstâncias em que o País se encontra, que levaram à tomada de medidas que muito nos têm condicionado, como as reduções de efectivos e as limitações nas promoções. A Marinha está perfeitamente ciente das dificuldades do País e não pode, obviamente, alhear-se dessa realidade. Todavia, isso não ameniza as dificuldades que ambas as medidas têm provocado e vão continuar a provocar, condicionando o cumprimento cabal de todas as missões e impondo dificuldades à gestão dos Recursos Humanos e ao desenvolvimento harmonioso das carreiras, interferindo inclusivamente na especificidade da Condição Militar e mesmo nas competências dos Chefes dos ramos. Por isso, temos estudado e avaliado, de forma criativa, um conjunto de iniciativas destinadas a mitigar os efeitos das reduções de efectivos e das limitações nas promoções. Contudo, o seu prolongamento no tempo será, certamente, insustentável, nomeadamente em instituições fortemente baseadas na hierarquia, como acontece na Marinha.

Já no âmbito da saúde – que é uma preocupação de todos – gostaria apenas de referir que a Marinha continuará a colaborar com empenho no processo evolutivo de edificação do Hospital das Forças Armadas.

Todavia, não poderá ser dispensada a capacidade própria no campo da medicina ocupacional e operacional, designadamente através do Centro de Medicina Subaquática e Hiperbárica e respectivo Quadro de Apoio Médico-Cirúrgico. Trata-se de uma estrutura diferenciada do sistema de saúde naval, essencial à manutenção das capacidades de guerra de minas e submarina, constituindo-se, como tal, num pólo imprescindível para o apoio das suas actividades operacionais e específicas da Marinha.

No que respeita ao material, em primeiro lugar gostaria de convosco partilhar o enorme orgulho da Marinha pela recepção, no último ano, de importantes meios navais novos, entre os quais uma Fragata, dois submarinos e um Navio de Patrulha Oceânico, navios que nos permitirão cumprir melhor a nossa missão no mar. Contudo, não posso escamotear as crescentes dificuldades que temos sentido devido ao arrastamento de alguns programas que visam a substituição de meios navais de capital importância para a manutenção de um dispositivo eficiente e eficaz. Refiro-me, em particular, à concretização do programa dos Navios de Patrulha Oceânicos e ao início da construção das Lanchas de Fiscalização Costeiras. Os navios que vão substituir – corvetas e patrulhas – já ultrapassaram largamente o tempo de vida útil ori-

ginariamente previsto e o seu nível de emprego operacional já está aquém das necessidades do País. Urge pois acelerar os programas dos Navios de Patrulha Oceânicos e das Lanchas de Fiscalização Costeiras, para que assim se possa continuar a exercer a soberania nos vastos espaços marítimos nacionais. Este é, pois, um momento chave da renovação dos nossos meios navais, que não poderá ser condicionado pelo actual quadro de restrições orçamentais.

A Marinha está sempre disponível para apoiar a indústria naval portuguesa, designadamente no caso dos programas de construção naval que referi, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, e, no respeitante à reparação naval, o Arsenal do Alfeite.

Aproveito, aliás, esta oportunidade para, com grato prazer, dar público conhecimento que um dos futuros Navios de Patrulha Oceânicos será baptizado com o nome “Setúbal”, como homenagem sincera às gentes desta cidade, que sempre acolheram a sua Marinha com um carinho muito especial.

A redução do investimento obrigará, por certo, a uma nova calendarização de determinados projectos, mas o prosseguimento da regeneração da esquadra é um imperativo nacional!

No domínio estrutural, o nosso objectivo estratégico é o de uma “Marinha Optimizada”, o que equivale a uma organização capaz de maximizar a articulação dos seus meios, a partilha de informação e a racionalização de processos, minimizando

os custos associados ao seu funcionamento. Nesse âmbito, estamos empenhados em várias iniciativas com o objectivo de conseguir uma gestão mais eficaz, mais eficiente e, sobretudo, mais económica, de que relevo:

Em primeiro lugar, a consolidação da implementação do sistema de gestão estratégica, estendendo-o a todos os sectores da Marinha, de forma a incrementar o controlo da execução de actividades, processo que já se encontra em curso e em fase avançada.

Em segundo lugar, o estabelecimento da nova Inspeção-Geral da Marinha, criada através da LOMAR de 2009, dotando-a de uma capacidade funcional inicial já a partir do mês de Julho, de forma a contribuir para melhorar as práticas institucionais e para corrigir eventuais disfunções internas.

No domínio operacional, o nosso objectivo estratégico é o prosseguir do conceito da “Marinha de Duplo Uso”, pronta para realizar, simultaneamente, uma actuação militar no plano da defesa militar e do apoio à política externa, e uma actuação não militar, centrada na segurança e autoridade do Estado no mar e no apoio ao desenvolvimento económico, científico e cultural. A abrangência de tarefas cometidas a uma Marinha com estas características e a importância crescente dos assuntos marítimos, tanto



para a prosperidade global como para a portuguesa, têm estado na origem do significativo empenhamento operacional das nossas unidades navais, de fuzileiros e de mergulhadores, bem como dos meios da Direcção-Geral da Autoridade Marítima, do Comando-Geral da Polícia Marítima e do Instituto Hidrográfico.

A Marinha de “duplo-uso” tem como ponto fundamental o desempenho de funções típicas de Guardas Costeiras, função que a Marinha desempenha desde o século XIX, o que tem permitido uma assinalável economia de recursos humanos e financeiros, que dispensam a criação de estruturas duplicadoras, incomportáveis para o País.

Ainda no domínio operacional, gostaria de destacar alguns dos empenhamentos actuais e futuros:

- Estamos – presentemente e por um período de 4 meses – a comandar a operação naval da União Europeia na costa da Somália – OPERAÇÃO ATALANTA, visando, essencialmente, proteger os navios do Programa Alimentar Mundial e combater a pirataria;

- Vamos integrar, em Setembro, a operação OCEAN SHIELD da NATO, também na costa somali e com propósitos semelhantes à operação da União Europeia que já referi;

- Continuamos envolvidos na campanha relativa à extensão da nossa plataforma continental, através do empenhamento activo e dedicado dos nossos navios hidrográficos;

- Vamos enviar a Sagres a Cabo Verde, no quadro da Iniciativa Mar Aberto, na qual procuramos continuar a pôr em prática um modelo de cooperação inovador, indo ao encontro das necessidades dos Países de Língua Portuguesa, no ambiente marítimo;

- Finalmente, no âmbito das competências próprias que me estão atribuídas como Autoridade Marítima Nacional, continuamos empenhados em prestar um serviço cada vez melhor a todos os navegantes e às comunidades ribeirinhas, colocando ao seu serviço todos os meios da Direcção-Geral da Autoridade Marítima, com realce para as suas 28 capitánias espalhadas pelo continente e regiões autónomas.

Em época de restrições, este é um produto operacional que nos orgulha e nos motiva a continuar. Ele é a nossa razão de ser, pelo que tudo faremos para, sempre que possível, o incrementar.

Senhor Ministro da Defesa Nacional, Excelências,

Todas as iniciativas e os projectos que abordei, nos domínios genético, estrutural e operacional, visam a adequação contínua da Marinha aos requisitos impostos pela missão que nos está cometida. E, deixem-me dizer-vos, é uma missão enorme. No entanto, tudo pode ser enunciado de forma simples se se disser,

apenas, que a nossa missão é contribuir para a defesa militar de Portugal, o apoio à política externa e a garantia do uso do mar.

Balizado por essa nobre missão, formulei, no início do meu mandato como Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, a minha visão para a Marinha: a de uma instituição indispensável para a acção do Estado no mar.

Uma Marinha que saiba, em tempo de grande exigência, assumir uma postura proactiva capaz de contribuir para dinamizar a acção do Estado Português no mar que é seu.

Uma Marinha que consiga, através de uma postura cooperativa determinada e determinante, promover a intervenção de todos os departamentos públicos com competências que se

exercem no mar, bem como da sociedade civil em geral.

Uma Marinha que, por via da Autoridade Marítima, sendo mais abrangente do que resultaria das suas funções como ramo das Forças Armadas, continue alicerçada numa doutrina estratégica sólida e a conhecer sempre o melhor rumo para a permanente transformação numa instituição cada vez mais indispensável à acção do Estado no mar, garantindo com o uso multifacetado dos seus meios, a vigilância e a fiscalização, desde o litoral até ao limite das áreas de jurisdição. Nesta óptica, conforme refiro na minha Directiva de Política Naval, considero muito importante incrementar as acções que concorrem para a consolidação e a afirmação da Autoridade Marítima Nacional,

dentro do seu quadro específico de competências.

A resposta a este alargado leque de atribuições no mar constitui, para nós, um desafio acrescido, tendo em consideração o papel que o mar pode – e deve – desempenhar no futuro de Portugal. Sendo o nosso factor físico com maior potencial de desenvolvimento, tem que ser encarado como um “mar de oportunidades”, nele se buscando uma opção de futuro que permita responder às apoquentações do presente.

Portugal só foi grande quando soube tirar partido do mar, com visão, planeamento estratégico e investimento! Saibamos fazê-lo outra vez, cientes de que a aposta no mar é uma aposta no nosso futuro e na nossa identidade!

O País pode contar com a sua Marinha para, no quadro das suas competências, contribuir para um efectivo regresso de Portugal ao mar, empenhando-se no cumprimento eficaz e eficiente de todas as tarefas que lhe forem cometidas. Muitas vezes longe da vista, mas sempre perto do sentir da nação!

Viva a Marinha! Viva Portugal!

Fotos: 1SAR FZ Pereira  
CAB FZ Carmo

  
*José Carlos Saldanha Lopes*  
Almirante

## Discurso do Ministro da Defesa Nacional

“Direi umas breves palavras, mas espero que as palavras bastantes e adequadas a esta ocasião e a este tempo.

E julgo poder dizer essas palavras em nome de todos: em nome de todos os presentes, em nome de todas as instituições e parceiros que têm muito beneficiado da colaboração da Marinha Portuguesa, em nome das autoridades portuguesas e em nome da população portuguesa. E essas são palavras de saudação.

Gostaria de saudar todos, todos os marinheiros, todos os que cumprem a missão da Marinha Portuguesa, nas suas três funções essenciais – a defesa militar da República e o apoio à política externa de Portugal, isto é, à promoção da paz e da segurança em todo o mundo; as funções de assegurar a autoridade do Estado no mar e a segurança das pessoas no mar; e as funções de apoio ao desenvolvimento nacional.

Esta saudação deve ser concretizada, deve ser uma saudação a todos; todos os que, servindo a Marinha Portuguesa, servindo as Forças Armadas Portuguesas e, portanto, servindo a Nação portuguesa, participam hoje nas forças nacionais destacadas, designadamente aqueles que estão na Operação Atalanta, de combate à pirataria na África Oriental, e que asseguram o comando dessa operação nos tempos que correm, aqueles que estão no Afeganistão, isto é, aqueles que, estando hoje em operações de paz em vários teatros de operações ou preparando-se para essas operações de paz, asseguram os interesses nacionais de Portugal, os interesses das alianças a que Portugal pertence, e promovem a segurança mundial.

Gostaria, também, de saudar todos aqueles que, em território nacional ou em exercícios combinados, se aprontam, se preparam, para acorrer, em caso de necessidade, à defesa da República Portuguesa; também aqueles que levam bem longe o nome de Portugal e participam activamente na promoção dos interesses portugueses, através da participação activa e qualificada em acções de cooperação militar com os países que falam português em vários continentes; aqueles que asseguram a autoridade do Estado no mar, designadamente com as funções do assinalamento marítimo, com as funções da fiscalização, com as funções de vigilância, asseguram, portanto, que o mar sob jurisdição portuguesa é um mar seguro.

Gostaria de saudar, com especial ênfase, aqueles que, na Marinha Portuguesa, salvam vidas. E contam-se por várias centenas – excedem, aliás, o milhar – o número de vidas salvas, no ano de 2010, por acção da Marinha Portuguesa. Vidas de pescadores, vidas de banhistas, vidas daqueles que sabem que podem contar com a Marinha Portuguesa para

promover a sua segurança, a segurança nas suas actividades económicas, no seu ganha-pão, e a segurança, também, nas suas actividades de lazer e de descanso. Aqueles que, na Marinha Portuguesa, contribuem também para a preservação do ambiente, para o combate à poluição, devem ser também saudados. Assim como as instituições da Marinha que cooperam activamente no desenvolvimento das ciências e das técnicas do mar, em Portugal, e no aproveitamento racional por parte do país dos seus enormes recursos marinhos; e aqueles que asseguram capacidades e funções de que o conjunto da população beneficia, desde as actividades culturais até, por exemplo – mas é um exemplo significativo –, aqueles que

beneficiam do facto de, a capacidade que a Marinha tem em Medicina Hiperbárica, ajudar também a salvar vidas de civis.

Esta saudação não é meramente protocolar. Esta saudação tem três significados essenciais:

- Em primeiro lugar, significa uma homenagem. Homenagem à Marinha Portuguesa, pela competência e pelo

valor dos seus resultados operacionais;

- Em segundo lugar, significa um agradecimento. Agradecimento à Marinha Portuguesa, pela dedicação e pelo empenhamento que coloca no cumprimento das missões que a Constituição, a Lei e o Poder Político lhe atribuem, e pelo serviço que presta à comunidade nacional;

- E, finalmente, significa uma palavra de compromisso. Um compromisso da nação com o desenvolvimento das suas Forças Armadas e com o desenvolvimento da Marinha Portuguesa. Um compromisso que resulta da consciência nacional sobre a importância das Forças Armadas e da Defesa Nacional. Um compromisso de apoio aos militares e às famílias dos militares. É um compromisso de, em cada momento, sabermos dar à Marinha os meios que são estritamente necessários – sejam os meios humanos, sejam os meios materiais, sejam os recursos financeiros – ao cumprimento da sua missão.

Esse compromisso da nação com a Marinha é a outra face do compromisso da Marinha com a Nação portuguesa.

E é isso que é a Defesa Nacional, é isso que são as Forças Armadas: uma emanção da nação, que existe apenas para servir a nação, mas que tem também, da nação, o compromisso de apoio, de sustentação, necessário para que as missões constitucionais sejam cumpridas.”



*Prof. Doutor Augusto Santos Silva  
Ministro da Defesa Nacional*



Foto: ISAR FZ Pereira

# NRP VASCO DA GAMA NA OPERAÇÃO ATALANTA

## DE LISBOA AO DJIBOUTI

**D**ia da Largada. Começa assim o primeiro dia de missão. O dia da largada é sempre um dia recheado de emoções, patente em todos. Esse dia foi a 29 de Março de 2011.

Mas antes de se retratar um pouco o primeiro dia, é adequado salientar primeiro qual o objectivo da nossa missão e o seu enquadramento

A Somália, situada numa região chamada de Corno de África, na parte oriental deste continente, é sem dúvida um dos países mais pobres do mundo, resultado da escassez de recursos naturais e da situação de instabilidade que se vive no país há cerca de 20 anos.

Em termos políticos, é um país que não tem um governo efectivo desde 1991, pelo ficou entregue aos vários clãs que passaram a disputar, entre si, o controlo do país ou de uma determina região, num verdadeiro clima de guerra civil. Em termos económicos, é um país praticamente inexistente, tendo como actividade principal a criação de gado e a agricultura, ambas de subsistência, e confinadas a zonas muito restritas devido às condições meteorológicas adversas.

Apesar de existir um governo de transição, desde 2008, este não consegue estender o seu poder executivo face à corrupção, tráfico de influências e disputa entre facções, pelo que diversos estudos realizados revelam a gravidade da conjuntura e classificam este país como um dos primeiros da lista dos Estados falhados.

Como consequência deste cenário, existem cerca de 2 milhões de desalojados somalis e mais de 700 mil refugiados nos países vizinhos, que vivem bem abaixo do limiar da pobreza e, adicionalmente, como forma de sobrevivência, muitos somalis enveredaram pela actividade ilícita de assaltar navios mercantes para

posterior resgate, mais conhecida por pirataria. Face à proximidade da Somália a uma das maiores rotas comerciais marítimas do mundo, de grande importância geoestratégica, calcula-se que as acções de pirataria custem actualmente à economia mundial cerca de dois mil

milhões de euros por ano. A comunidade internacional, com o objectivo de combater estes dois flagelos, tomou diversas medidas, das quais se realçam as diversas resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas que deram cobertura à ajuda humanitária à Somália e ao combate à pirataria.



*Despedida da BNL.*

Desta forma, uma força militar da União Africana - Missão Africana na Somália (AMISOM) – conduz uma missão regional de manutenção da paz, tendo um mandato que suporta as estruturas governamentais transitórias e implementa um plano de segurança nacional e de treino das forças de segurança Somalis, por forma a contribuir para um sentimento de segurança na entrega da ajuda humanitária.



*NRP Vasco da Gama.*

Por outro lado, no âmbito da Política Comum de Segurança e Defesa (PCSD) da União Europeia (UE), foi implementada, em 2008, a operação "Atalanta", a primeira operação militar da força naval da UE (EUNAVFOR), com o objectivo de proteger os navios do Pro-

grama Alimentar Mundial (*World Food Program*) responsáveis por fazer chegar cerca de 90% da ajuda alimentar às populações deslocadas na Somália, e, em simultâneo, combater e reprimir os actos de pirataria no Golfo de Aden e no Mar da Somália, tal como monitorizar as actividades de pesca até às 200 milhas da sua costa.

Neste contexto, a participação da fragata "Vasco da Gama", como navio-almirante da operação «Atalanta», representa o contributo de Portugal, como país decididamente empenhado na segurança e estabilidade mundial, e da Marinha como um ramo das forças armadas, capaz de comandar forças navais multinacionais empregues em missões humanitárias e de manutenção da paz.

Após este pequeno interregno, regressamos ao primeiro dia.

O primeiro sentimento é de ansiedade, em virtude de toda a preparação, treino e aprontamento que temos feito para esta missão, desde há vários meses, que culminou com a participação no «Operational Sea Training» (OST), já em 2011, (onde obtivemos resultados muito satisfatórios), sendo agora hora de mostrar o nosso valor, sendo que esta será a primeira missão real para muitos elementos da guarnição, com os desafios e exigências que acarreta. Concluindo, estamos prontos.

O segundo e mais complexo sentimento é o da saudade. A partida que origina a ausência dos que nos são mais próximos, é sempre algo que marca. Entre abraços de familiares, amigos e camaradas, entre lágrimas, alguns risos e promessas de regresso rápido, o navio larga e a guarnição assume postos. A despedida acaba e a concentração aumenta.

A mente está na missão mas o coração fica em Lisboa.

Durante a saída tivemos oportunidade de embarcar jornalistas, divulgando a nossa missão, objectivos e expectativas, através de entrevistas a alguns elementos da guarnição que responderam a perguntas dos órgãos de comunicação

social. A responsabilidade, o orgulho e a moral sobem ao termos a percepção que muitos olhares estão atentos perante a nossa tarefa.

Após o desembarque dos jornalistas, perto de Algés rumámos a Sul, até ao primeiro porto de escala, Sou-da Bay, na Grécia.

Depois de «estabilizar a giro», falando em gíria naval, retomámos o ritmo operacional e consequente treino a que esta vida nos habitua. A primeira semana é ávida em exercícios de procedimentos, prontidão e desenvolvimento de palestras e briefings para reforçar ideias e padrões de trabalho.

Efectuámos exercícios operacionais de descida vertical do helicóptero (“fast-rope”), tiro, protecção de força, abordagem, contra-pirataria, com o emprego do nosso helicóptero LYNX MK95 e dos 10 fuzileiros da equipa de abordagem, e outros mais de cariz interno, nomeadamente, exercícios de combate a incêndios, avaria do leme, avaria no sistema propulsor do navio, homem ao mar, de entre outros. As 24 horas do dia são planeadas de forma a se maximizar o aprontamento do navio para a missão.

Dia 01 de Abril, chega o dia das mentiras. Em missão, a mentira, mais que um facto objectivo das nossas vidas, passa pelas histórias nos locais habituais de convívio, muitas das vezes em grupo. Em missão não há nem pode haver dúvidas, pelo que ninguém arrisca colocar “falsas questões”.

O tempo esteve bastante favorável, com mar chão e aragens, apanágio da primeira semana, tendo sido a primeira paragem em Souda Bay, ilha de Creta.

A ilha de Creta é conhecida pela sua beleza única. São inúmeras as praias, montanhas altíssimas, grutas, vastas culturas de oliveiras e laranjeiras e a combinação de paisagem selvagem terrestre e marítima que entusiasma até os visitantes mais exigentes. No entanto a nossa paragem tem como objectivo primordial o reabastecimento, pelo que a curta estadia de um dia serviu primordialmente para conhecer, ou regressar em alguns casos, à cidade mais próxima, Chânia.

O clima ameno do Mediterrâneo e a cordial hospitalidade dos moradores da ilha fizeram-se sentir, e foi fácil vislumbrar elementos da guarnição por toda a parte da cidade, com o ponto de reunião a ser feito na zona ribeirinha, com várias esplanadas e restaurantes.



Treino de inserção de fuzileiros em navios através de fast rope.



Treino de tiro da equipa de fuzileiros.



RAS com o USNS “Alan Shepard”.

## 2ª Semana

Retemperadas as forças, é hora de partir rumo ao Canal do Suez. Dois dias de viagem separam-nos das calmas e cálidas águas do Mar Vermelho. Pela frente espera-nos um ritmo inten-



Passagem no canal do Suez.

sivo de treino, com o objectivo de criar os automatismos necessários para uma resposta pronta e eficaz do nosso navio nas tarefas que se avizinham. Também a componente da saúde operacional não foi esquecida, uma vez que o navio irá operar relativamente perto de países

onde o perigo da malária continua bem presente.

Ao cair da noite do dia 6 de Abril, o navio fundeou ao largo de Port Said, com o objectivo de iniciar a travessia do Canal do Suez na madrugada do dia seguinte. Este canal, que faz a ligação entre o Mar Mediterrâneo e o Mar Vermelho, foi inaugurado em 1869, tendo sido encerrado em duas ocasiões, a última das quais em 1967 durante a Guerra dos Seis Dias, entre Israel e os países árabes vizinhos. Pelo facto do comboio de navios que vinha em sentido contrário se encontrar atrasado, fomos obrigados a fundear no Great Bitter Lake, situado a meio do canal, período que aproveitámos para almoçar e apreciar a paisagem.

Ao fim da tarde do dia 7, a “Vasco da Gama” já navegava no Mar Vermelho, em direcção ao estreito de Bab-el Mandeb e à Área de Operações. O calor que se vai fazendo sentir à medida que seguimos para sul não perturba o planeamento de actividades do navio, que segue empenhado nos seus preparativos para a exigente missão que se aproxima.

Durante os dias de trânsito entre o Canal do Suez e o Djibouti, o navio simula que é atacado por uma skiff - tipo de embarcação rápida (neste caso a semi-rígida do navio), normalmente utilizada pelos piratas da Costa da Somália nas suas acções de

pirataria. O nosso helicóptero, que nesta missão terá um papel muito importante como meio avançado de reconhecimento e de interceptação, tenta impedir o ataque, exercitando o seu posicionamento em relação à ameaça e o jogo de regras de empenhamento. Nos restantes períodos treina-se a pontaria com as metralhadoras ligeiras MG3 e Browning. Na manhã do dia 11 de Abril, o navio atravessou o estreito de Bab-el-Mandeb, entrando no Golfo de Aden, que faz a separação entre a costa norte da Somália e os países ribeirinhos da península arábica, o Iémen e o Sultanato de Omã.

Nesse dia, sob um calor e humidade intensa, chegamos finalmente ao Djibouti. É neste pequeno país do nordeste de África, limitado a norte

pela Eritreia, a oeste pela Etiópia e a sueste pela Somália, que a fragata “Vasco da Gama” recebe oficialmente as funções de navio-almirante da EUNAVFOR, até então exercidas pelo navio espanhol ESPS “Canárias”, que navega nestas águas desde 14 de Dezembro de 2010.

### 3ª Semana

No dia 14 de Abril, numa cerimónia que decorreu no Porto Comercial do Djibouti, a bordo da fragata "Canárias", o Comodoro Português Alberto Silvestre Correia assumiu o Comando da Força Naval da União Europeia – Operação "Atalanta".

Durante a cerimónia, presidida pelo Contra-Almirante Guido Rando – o 2º Comandante do Comando Operacional da EUNAVFOR – em representação do Comandante Operacional, Major-General Buster Howes, o Comodoro Alberto Silvestre Correia congratulou o seu antecessor, o Contra-Almirante Juan Rodriguez, da Marinha Espanhola, pelos resultados alcançados durante o seu comando e agradeceu todo o apoio que lhe foi prestado, citando: "As prioridades atribuídas à missão da Força-Tarefa 465 são claras e não haverá alterações significativas no processo de planeamento operacional. As escoltas do *World Food Program* e da *African Union Mission in Somalia* continuarão a ser as missões prioritárias".

Durante os próximos quatro meses, o Comodoro Alberto Silvestre Correia comandará a Força Multinacional a bordo da fragata Portuguesa "Vasco da Gama", comandada pelo CFR Diogo Arroiteia, a qual tem uma guarnição de 190 militares, incluindo um destacamento de helicópteros e uma equipa de fuzileiros de abordagem.

Ainda nesse dia, por umas horas, parecia que estávamos de regresso ao OST. De manhã realizou-se um exercício de defesa aérea, com a participação da fragata espanhola "Canárias" e três caças *Mirage* da Força Aérea Francesa, estacionados no Djibouti. À tarde, foi a vez de conduzir um reabastecimento no mar, com o reabastecedor de esquadra americano "HENRY J KAISER". No dia 15 de Abril, a fragata "Vasco da Gama" começa o primeiro dia de patrulha do corredor de tráfego de navegação internacional (IRTC) que atravessa o Golfo de Aden e, no dia 16 de Abril, às 06:05, hora de Lisboa, efectuámos a primeira acção de abordagem sem oposição a uma embarcação Iemenita suspeita, aproximadamente a 50 milhas náuticas a Norte da costa da Somália.

Inicialmente, foi reportada por um navio mercante uma embarcação suspeita na área. O helicóptero da fragata "Vasco da Gama" – "Bacardi" – aproximou-se

da embarcação, a qual navegava com rumos e material considerados suspeitos, nomeadamente elevadas quantidades de barris de combustível, não respondendo a qualquer tipo de aviso e chamadas rádio efectuadas.

Foram destacadas as equipas de segurança e abordagem da "Vasco da Gama" para abordar a embarcação, procurar por material utilizado em acções de pirataria e recolher informações sobre actividades



Acção de boarding realizada pela fragata "Vasco da Gama".

suspeitas na área. Após a verificação que não existia material suspeito, a embarcação foi libertada e seguiu rumo a Al Mukalla, no território Iemenita. Esta acção contribuiu para a prevenção e a disrupção de actos de pirataria a navios vulneráveis que transitam na área, umas das principais missões da Operação "Atalanta".



Cerimónia do Arriar da Bandeira no Djibouti.

Durante a primeira patrulha no IRTC tivemos a oportunidade de colocar em prática várias acções de identificação, bem como efectuar a monitorização de todos os contactos que efectuavam o trânsito do referido corredor, transmitindo segurança aos navios mercantes através da divulgação da nossa presença, incentivando os mesmos a relatarem qualquer actividade suspeita.

### 4ª Semana

Tivemos, ainda, embarcadas duas equipas de jornalistas (da África do Sul e da Alemanha), durante toda a patrulha.

O seu objectivo foi descrever os diferentes tipos de tarefas possíveis de atri-

buir ao navio e características da operação. Assim sendo, o âmbito da sua estadia a bordo, centrou-se essencialmente em acompanhar a guarnição durante o seu trabalho diário, entrevistando-os no desenrolar das suas tarefas e observar como é feita a preparação de missões deste género. Foi uma boa oportunidade para se mostrar como é que são detectados os Suspeitos de Pirataria e como é efectuada a coordenação das forças navais com a indústria do comércio marítimo.

A presença das equipas de jornalistas a bordo acabou por ser bastante profícua, não só pela oportunidade de passar imagem da "Vasco da Gama", da Marinha Portuguesa e de Portugal neste lado do Mundo, como também por termos superado os objectivos dos jornalistas, graças a um planeamento meticuloso para a patrulha, que contemplou diariamente vários exercícios e palestras sobre o navio, abordando a operação e situação actual.

Dia 23 de Abril, finda a missão de patrulha, foi hora de atracar novamente no porto comercial do Djibouti. Desta vez, ficamos com um dos navios que compõem a EUNAVFOR, o navio da Marinha Finlandesa FNS "Pohjanmaa", atracado de braço dado.

Não perdendo o momento para troca de experiências, debate de ideias e convívio, foi organizada uma pequena recepção para os oficiais de ambos os navios a bordo da "Vasco da Gama".

O nosso período de descanso no porto do Djibouti coincidiu com a celebração da Páscoa, algo que obviamente não foi visível pelo país, na sua larga maioria muçulmano, mas que foi acolhida pela guarnição num ambiente festivo. Embora longe da família, foi possível comer o tradicional foliar a bordo, assim como conviver um pouco entre todos.

A nossa visão do Djibouti, pelo que nos foi possível conhecer, como na maioria dos países em vias de desenvolvimento, é como uma moeda de duas faces. A pobreza extrema contrasta com uns rasgos de luxúria de alguns (poucos).

No entanto, pode-se afirmar, de forma convicta, que o povo djibutiense é muito afável e pacífico, pelo que a vinda a este porto será sempre bem aceite pela guarnição.



Colaboração do Comando do  
NRP VASCO DA GAMA

# Dia da Marinha 2011



A primeira viagem de Vasco da Gama à Índia tem para a Marinha Portuguesa um sentido muito próprio, entendido como o paradigma da missão cumprida plenamente, apesar de todas as dificuldades que se lhe opunham. Os navios saíram de Lisboa por ordem do rei de Portugal, e alcançaram a costa hindustânica a 18 de Maio de 1498, fundeando perto de Calecut e chegando à fala com as gentes locais, no dia 20 do mesmo mês. Nesse dia 20 uniram-se duas civilizações e abriu-se entre elas a rota do Cabo da Boa Esperança, inaugurando-se uma nova era para a humanidade. A Marinha escolheu esse dia simbólico para fazer a sua festa, revivendo a missão de Vasco da Gama, não de forma saudosista ou laudatória, mas pelo que ela mostra da capacidade realizadora inerente aos seres humanos. Uma capacidade que reconhecemos na entrada do século XVI português, e que não há nenhuma razão para que não continue a existir, sempre que se encontre a força anímica própria. Esta força deve ser o alvo da nossa busca, com a certeza absoluta de que ela existe, como o provam as múltiplas realizações da Humanidade, de que a viagem de Vasco da Gama à Índia é apenas o exemplo que comemoramos todos os anos a 20 de Maio.

A festa anual da Marinha Portuguesa só tem significado nacional se tiver lugar numa comunhão estreita com as populações que vivem viradas para o mar; parceiras da vocação marítima de um Portugal sem outro destino que não seja esse espaço infundo, que hoje sabemos ser depositário de um conjunto infindável de riquezas por explorar. E a cidade de Setúbal foi sempre um dos mais importantes portos portugueses, de onde saíram milhares de marinheiros que, desde sempre, foram o sustento da nossa Marinha e de todas as actividades ligadas ao mar.

Diz a lenda que, depois do grande dilúvio de que se salvaram apenas os seres vivos resguardados na grande arca de Noé, foi Túbal – neto do patriarca – quem aportou à Península Ibérica na barra do Sado e aí fundou a povoação que recebeu o seu nome. No apuramento de factos concretos, as lendas valem de muito pouco, mas transmitem-nos os mitos criados pela mente humana e as representações sociais de grupos antigos que, neste caso, ligam a cidade a uma fundação remota, levada a cabo por alguém que veio do mar e ali encontrou o

seu poiso abrigado. Sabemos, contudo, que o local foi frequentado por fenícios e que os romanos ali montaram uma profícua indústria de peixe salgado e garum, que exportavam para outras regiões do império. A primitiva Caetobriga, com centro urbano na margem direita do Sado e um núcleo industrial em Tróia, remonta ao século I e manteve-se em actividade comprovada até ao século V, quando as invasões bárbaras poderão ter provocado a sua decadência. O período árabe revigora a vida marítima do rio, adaptada a uma outra realidade militar que obrigou a salvaguardar o núcleo urbano no interior (Alcácer do Sal), mas mantendo uma vida marítima na foz, testemunhada pela existência de estaleiros e intensa actividade piscatória. A importância da barra do Sado, no flanco sul de Lisboa, deduz-se da forma vigorosa como o estuário foi defendido pelos árabes, no século XII, obrigando a que a reconquista progredisse pelo interior, em direcção à bacia do Guadiana e deixando as praças litorâneas para uma fase posterior. Normalmente este processo da reconquista cristã da Península, no que ao espaço português diz respeito, é vista como um simples avanço para sul, sem ter em conta a resistência no espaço litoral, que os árabes quiseram manter a todo o custo. O domínio (ou a liberdade) do mar ocidental – muito afectado depois da conquista de Lisboa (1147) – e a posse da foz do Sado foi para eles mais importante que a defesa das praças do interior, desde Évora à bacia do Guadiana. E esta limitação interpretativa prejudica a análise estratégica da importância da costa ocidental, desde os primeiros tempos da nacionalidade, e, sobretudo, obscurece a complementaridade existente entre as barras do Tejo e do Sado, que se manterá por muitos séculos.

É fácil perceber que o povoamento da planície de Setúbal só foi possível depois da conquista definitiva de Alcácer do Sal (1217) mas, a partir daí o núcleo desenvolveu-se de forma muito rápida e sempre virada para o mar. Teve foral, dado pelo Mestre da Ordem de Santiago, em 1229 e em 1343, D. Afonso IV definia o “termo de Setúbal”, para efeitos políticos, administrativos e económicos. D. João I foi o rei português que, de forma mais precoce e incisiva, pensou uma estratégia de aproveitamento do mar ocidental, reconhecendo a importância de Setúbal, decretou que devia ser ajudada prontamente (por Palmela, Sesimbra, Alcácer, Mon-



temor, Évora, etc.) sempre que fosse tocada por galés inimigas, devendo ter sempre prontas cinco galés, para ir contra corsários ou embarcações de inimigos que viessem atacar o reino.

Foi da barra de Setúbal que D. Afonso V partiu para a conquista de Alcácer Ceguer, em 1458; nesta vila foi ratificado por D. João II, a 4 de Setembro de 1494, o célebre Tratado de Tordesilhas; de Setúbal era o piloto Pêro Escobar, da armada de Vasco da Gama; e são inúmeros os filhos desta terra que aparecem na gesta ultramarina quinhentista, regressando a casa, ficando pelo Oriente ou perecendo na grande sepultura de marinheiros que é o mar oceano. Durante muitos anos, na igreja sadina de S<sup>a</sup> Maria da Graça, se recebiam ofertas pelas almas dos defuntos que morriam no mar. Em 1525, D. João III concedeu-lhe o título de “notável vila” e em 1860 ascendeu à categoria de cidade, sempre virada para o mar e para as actividades marítimas. A mais antiga zona industrial do espaço português, produtora de peixe salgado e garum, continuou esta tradição até ao século XX, com o desenvolvimento da indústria conserveira e de um conjunto de outras actividades sempre ligadas ao mar. E – como salientou Jorge Borges de Macedo – Setúbal não se deixou submergir pela onda migratória dos anos Quarenta, sendo impressionante a forma como garantiu a fidelidade a uma personalidade própria, apesar da proximidade da capital e do extremo crescimento demográfico. Repetindo as suas palavras, “aqui se encontram ainda expressivas ligações do território português com as importantes civilizações do Mediterrâneo” que foi o berço da nossa civilização.

## AS COMEMORAÇÕES DO DIA DA MARINHA

As gentes de Setúbal, caldeadas neste cadinho de séculos de ligação ao mar, naturalmente acolheram a Marinha para esta celebração que é sua também. As autoridades municipais fizeram-no com entusiasmo e inextinguível zelo, assumindo a Presidente da Câmara Municipal, Dra. Maria das Dores Meira, um papel determinante em todos os aspectos da organização de um evento que deveria ocupar a cidade por cerca de uma semana.

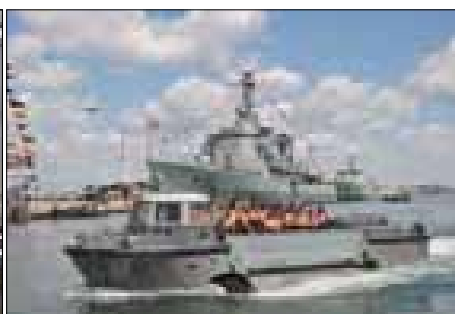
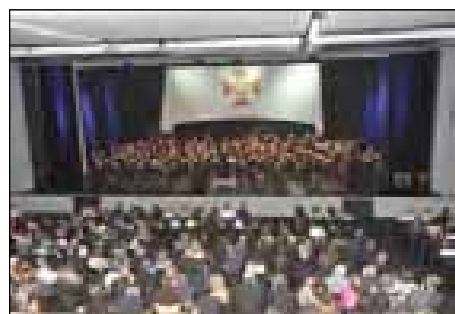
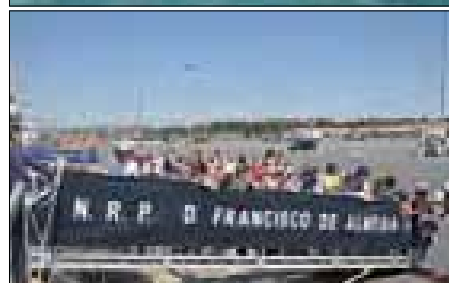
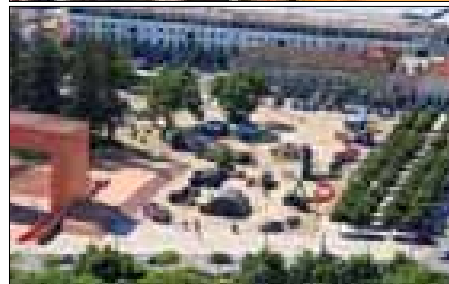
As comemorações começaram com a inauguração formal da Exposição de Actividades da Marinha, feita pelo Almirante CEMA e pela Sra. Presidente da Câmara de Setúbal, no dia 13 de Maio, na Casa da Baía, onde hoje funciona o centro de divulgação turística do concelho e têm lugar as mais significativas actividades de animação cultural. O certame só abriu ao público

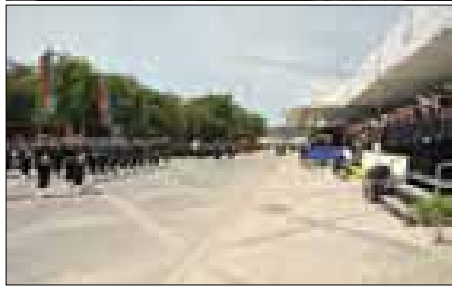
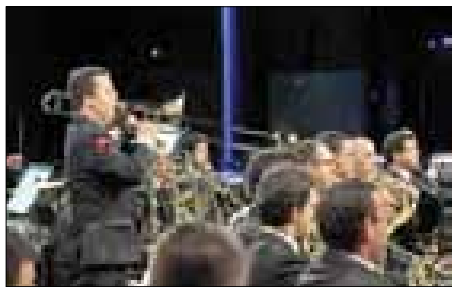
no dia 14, estando representados diversos organismos da Marinha. É relevante a mostra de material empregue e alguns dos meios disponíveis, com os respectivos postos multimédia, onde as pessoas podiam apreciar algumas das actividades desenvolvidas ao longo dos anos de 2010-2011. Estavam representados no piso térreo da Casa da Baía o Comando Naval, com uma secção dedicada aos navios e outra ao Corpo de Fuzileiros; a DGAM, com o seu material e equipamento; a Escola de Tecnologias Navais, com um pequeno núcleo onde os visitantes podem apreciar a “arte de marinheiro” e aprender a fazer pequenos nós e voltas ou mesmo as pinhas mais simples. À saída do circuito, estava um posto da Direcção do Serviço de Saúde, com representações do Hospital da Marinha, do Centro de Medicina Naval e do Centro de Medicina Subaquática e Hiperbárica, com material de divulgação, mas, sobretudo, a promover uma “acção de rastreio e cálculo de risco cardiovascular”. Foi feito o rastreio a cerca de 600 pessoas, numa acção que é particularmente visível e útil para quem visita a exposição, pela forma simples com todos são convidados a fazer um teste gratuito e imediato que, em última análise, pode alertar para situações de risco grave.

No 1º andar funcionou uma apresentação da Comissão Cultural de Marinha, com as suas várias componentes, que este ano alargou a sua actividade no Dia da Marinha à realização de um conjunto de palestras públicas, de divulgação de temas que de algum modo envolvem a acção da Marinha ou estão na área dos seus interesses mais próximos. Estas palestras foram diárias, uma de manhã e outra à tarde, envolvendo assuntos tão diversos como a recente viagem de volta ao mundo da “Sagres”, questões relacionadas com a biodiversidade marítima, a poluição dos oceanos, a investigação e desenvolvimento, busca e inspecção de objectos no fundo submarino, segurança nas praias e no mar, os submarinos da classe “Tridente” e a sua importância para Portugal, etc.

Outro pólo expositivo estava na Praça José Afonso, contígua à Casa da Baía, constituindo o que se entendeu chamar de “Espaço Aventura Naval”. Envolvia o que é costume designar-se por “actividades radicais”, proporcionadas pelos fuzileiros, mergulhadores, helicópteros, CEFA, Socorros a Náufragos e DGAM. Os voluntários mais afoitos podiam experimentar escaladas simples, um pequeno percurso de Airsoft, fazer o seu baptismo de mergulho, etc.

Atracados no porto de Setúbal estavam ainda o navio-escola da Marinha portuguesa





NRP Sagres, o NRP D. Francisco de Almeida, o NRP Almirante Gago Coutinho, NRP Viana do Castelo, NRP Dragão e NRP Escorpião. Estes navios estiveram abertos a visitas durante toda a semana e as lanchas proporcionaram batismos de mar a quem se quis aventurar num pequeno passeio pelo estuário. 14 864 pessoas visitaram os navios da nossa Armada, e 1058 fizeram o seu baptismo de mar nas lanchas "Dragão" e "Escorpião". Deve acrescentar-se que esta abertura da Marinha ao público, também ocorreu noutros portos da Zona Marítima do Sul, do Norte, da Madeira e dos Açores, com grande afluência de curiosos que querem ver e perceber como vivem e trabalham a bordo os nossos marinheiros.

### OS CONCERTOS DA BANDA

Os concertos da Banda da Armada são sempre momentos altos das comemorações do Dia da Marinha. E este ano tinha um sentido especial, uma vez que o novo maestro, ITEN Délio Coelho Gonçalves, fazia a sua estreia no evento onde a actuação da banda se torna mais visível, quer para a Marinha quer para o país. E a primeira actuação teve lugar na noite de 20 de Maio, com um excelente concerto realizado no auditório José Afonso, a que assistiram cerca de 2000 pessoas. O espectáculo contou com a participação do Coral Infantil de Setúbal, interpretando excertos de Sebastião da Gama, o poeta da Arrábida, numa composição da autoria do 1MAR Samuel Pascoal, especialmente concebida para o grupo.

O programa das comemorações – como vem sendo costume – envolvia também um concerto oficial, com um carácter mais solene e um programa cuidado que normalmente é a referência da actuação da Banda da Armada em cada ano. O espectáculo teve lugar na noite do dia 21, no Casino de Tróia, e foi programado com duas partes distintas: a primeira com um pendor erudito e clássico; e a segunda mais ligeira, onde participou a artista setubalense, Sofia Vitória.

Abriu com a apresentação do final do 4º andamento da 5ª sinfonia de Dimitri Shostakovich: um compositor russo nascido no princípio do século XX, que a revolução surpreendeu ainda criança, vivendo os mais significativos momentos de que foi protagonista a ex-União Soviética, até ao seu desmoronamento. Leonard Bernstein interpretou esta sinfonia em Moscovo, com a New York Philharmonic Orchestra, em 1959, gravando-a pouco tempo depois e transformando-a numa referência da cultura musical do ocidente, cujo trecho abriu muito bem este espectáculo. Prosseguiu com a

obra do Japonês Eiji Suzuki, "Three Spectacles for Navy Blue", escrita para a comemoração dos 50 anos da banda da Força Naval de Sa-sebo. O Japão é um país onde a paisagem assume um papel determinante na vida pública, ao ponto de ter sido integrada na simbologia nacional (as cerejeiras em flor são como uma bandeira nipónica). E a paisagem japonesa vive a harmonia das modulações ao longo do dia e do ano, de estação em estação, como se a luz e a cor fossem peças de uma obra musical, de que esta peça é um exemplo perfeito. Por fim uma composição que já se popularizou por todo o mundo, e que agrada sempre aos amantes da música hispano-americana. Refiro-me ao "Danzon nº 2", de Arturo Marquez, onde se destacou a actuação do clarinete do SCH Rui Menino e a flauta da 1SAR Ana Barbosa, fechando a primeira parte.

Após o intervalo esperava-nos outro tipo de espectáculo, mais ligeiro e mais virado para a própria cidade de Setúbal, com a actuação da artista setubalense Sofia Vitória, cujas qualidades vocais e de interpretação merecem uma particular referência. A banda começou a sua apresentação com o tema de "Riverdance", arranjado por Gert Buitenhuis, peça que está em digressão mundial há vários anos, passou por Pequim em 2010, com grande sucesso, e percorre agora os Estados Unidos e Canadá. A actuação de Sofia Vitória só viria com a segunda música, num trecho da Ópera do Malandro, de Chico Buarque, que foi popularizado pela voz de Elba Ramalho. De seguida o 1SAR Riso surpreendeu-nos ao interpretar com a Sofia a obra "O Mare e tu", tema conhecido pela interpretação de duas vozes de ouro, como são Dulce Pontes e o tenor Andrea Bocelli, neste caso com um arranjo sábio do 1MAR Samuel Pascoal. Contudo, o momento culminante de toda a segunda parte foi (reconhecidamente) a execução de "Porto Covo", com arranjo de Jorge Salgueiro. É uma das mais belas canções de Rui Veloso e Carlos Tê, e a voz do artista ausente fez-se representar pelo "cantar" sublime do trombone de varas do CAB Luís Cunha. Depois de "Amor a Portugal", de Dulce Pontes, e "Os Índios da Meia Praia", de Zeca Afonso, o concerto terminava com a "Canção do Mar", de Ferrer Trindade: um notável compositor setubalense que começou a sua vida artística na Marinha e na Banda da Armada, falecido em 1999, com uma vastíssima obra na música ligeira portuguesa, de que esta canção é uma verdadeira pérola. Foi talvez o momento em que mais se evidenciaram as qualidades da voz de Sofia Vitória, na interpretação de um tema que foi cantado por Amália Rodrigues, Dulce



Pontes e outras grandes divas da canção portuguesa. O público pedia um "encore" e a banda tinha um número extra que não podia deixar de estar presente num concerto do Dia da Marinha em Setúbal. Refiro-me ao "Rio Azul", canção de Mário Regalado e Laureano Rocha, popularizada pelo grupo musical popular "Os Galés", que nos anos Cinquenta teve o seu período de glória. "Quem é que tem um rio azul igual ao teu...?" – pergunta o poeta e cantou Sofia Vitória, numa homenagem à cidade do Sado, que este ano acolheu a nossa Marinha. Como é tradicional, o fecho foi da "Marcha dos Marinheiros", sempre cantada ou trauteada pelo público presente.

## O DIA 22 DE MAIO

Apesar da data do Dia da Marinha ser 20 de Maio, as cerimónias mais significativas têm de ser transferidas para o domingo mais próximo, de forma a poderem ser feitas no centro da cidade, sem perturbarem o seu quotidiano vertiginoso, e permitirem uma ampla participação de todos os que querem juntar-se à festa. Este ano ocorreram no domingo, dia 22 e começaram com a tradicional missa de sufrágio por todos os militares, militarizados e civis da Marinha já falecidos celebrada na igreja de S. Julião, por D. Gilberto Canavarró dos Reis, Bispo de Setúbal, acolitado pelo pároco Padre Rui Rosmaninho, Padre José Ilídio Costa, capelão-chefe da Marinha, e pelo Padre Rui Valério, capelão da Escola Naval.

A cerimónia militar, momento alto de todas as comemorações, teve lugar na Avenida Jaime Rebelo, presidida pelo Ministro da Defesa Nacional, Prof. Doutor Augusto Santos Silva. Estiveram presentes a Sr.<sup>a</sup> Presidente da Câmara Municipal de Setúbal, Dr.<sup>a</sup> Maria das Dores Meira; o Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, Dr. Marcos da Cunha Perestrello de Vasconcellos; e diversas outras entidades civis e militares, antigos Chefes do Estado-Maior da Armada e representantes do Exército e da Força Aérea.

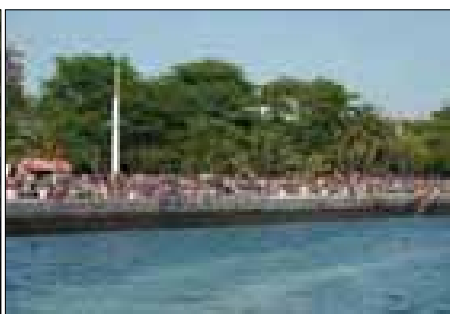
As Forças em Parada, comandadas pelo CMG José António Croca Favinha, integravam a Banda e Fanfara da Armada, um bloco de 15 estandartes de unidades e organismos da Marinha, com a respectiva escolta de honra constituída por um pelotão de cadetes da Escola Naval, e três batalhões de forças apeadas, organizados a duas companhias, e comandados pelos CFR Conceição Lopes, CFR FZ Gomes Tavares e CFR FZ Mariano Alves.

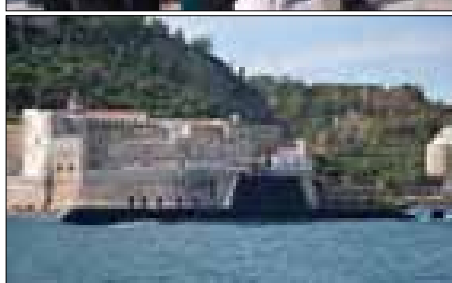
O Ministro da Defesa Nacional aproximou-se da tribuna cerca das 11h30, sendo recebido pelo Chefe do Estado-Maior da Armada,

Almirante José Saldanha Lopes, e recebendo as honras militares prestadas pelas Forças em Parada. Deu-se então início à cerimónia militar com a imposição de condecorações a entidades e a militares e civis que, de algum modo, se distinguiram ao serviço da Marinha ou por acções por ela reconhecidas como relevantes e notáveis relacionadas com o mar ou com a vida marítima em geral. Destaca-se a condecoração do Destacamento de Acções Especiais com a Ordem do Infante D. Henrique e a atribuição da Medalha da Cruz Naval de 1ª classe, a título póstumo, ao Dr. Ireneu da Silva Ferreira da Cruz. O insigne médico e cidadão setubalense dedicou uma parte da sua vida ao estudo de assuntos relacionados com o mar, colecionando diversos objectos relacionados com a actividade marítima e a arte náutica. Contavam-se no seu espólio múltiplas obras de arte, entre as quais um magnífico quadro de Luís Tomasini que doou ao Museu de Marinha. Foi receber a condecoração, em nome do Dr. Ireneu, a viúva Sr.<sup>a</sup> Dona Maria Teresa Cruz.

Terminada a cerimónia das condecorações militares, seguiu-se a comovida homenagem aos militares, militarizados e civis falecidos que serviram na Marinha, com uma especial e sentida evocação proferida pelo Capelão-Chefe da Marinha, Padre Ilídio Costa, após a qual o Almirante Saldanha Lopes proferiu uma alocução.

As primeiras palavras do CEMA foram para expressar o orgulho que sente em comandar todos aqueles que – "com abnegação, coragem e competência" – servem o país "nesta briosa instituição" que é a Marinha. Dirigiu-se em seguida à Sr.<sup>a</sup> Presidente da Câmara de Setúbal, a quem agradeceu a forma generosa e participativa como apoiou a iniciativa de trazer o Dia da Marinha a Setúbal, e ao Ministro da Defesa Nacional, cuja presença tomava como um sinal de apoio às linhas de rumo traçadas para a Marinha. De seguida enviou uma particular saudação a todos os que se encontram em missões no exterior, passando em rápida revista a dimensão da relação portuguesa com o mar e as exigências que a mesma acarreta. E, analisando a situação presente, o CEMA expressou a consciência das dificuldades por que passa o país, mas salientou que algumas das limitações impostas, se prolongadas no tempo, serão insustentáveis e têm consequências na estrutura das Forças Armadas. Manifestou o seu regozijo pela entrada recente ao serviço de uma fragata, dois submarinos e o navio de patrulha oceânico *NRP Viana do Castelo*, contudo – salientou –, continua na ordem do dia o "arrastamento de alguns programas que visam a substituição de meios navais" que, nal-





guns casos, há muito tempo ultrapassaram o seu tempo de vida útil. E referindo-se de novo aos meios, abordou o programa de construção dos Patrulhas Oceânicos, anunciando – com o aplauso da população presente – que um deles “será baptizado com o nome “Setúbal”, como homenagem sincera às gentes desta cidade”. Reforçou a prossecução da ideia de uma Marinha optimizada, “de duplo uso”, pronta para as missões de defesa e apoio à política externa, “e uma actuação não militar, centrada na segurança e autoridade do Estado no mar e no apoio ao desenvolvimento económico, científico e cultural”. Terminou, reafirmando que “o país pode contar com a sua Marinha para um efectivo regresso de Portugal ao mar... Muitas vezes longe da vista, mas sempre perto do sentir da nação!”.

Finalmente usou da palavra o Ministro da Defesa Nacional, num discurso que foi, sobretudo, de saudação. Saudou “todos os marinheiros”, que cumprem missões de apoio à política externa do país, à segurança e estabelecimento da autoridade do Estado no mar e de apoio ao desenvolvimento nacional. E prosseguindo, o Doutor Santos Silva entendeu enfatizar a saudação a todos “aqueles que, na Marinha Portuguesa, salvam vidas.” “Vidas de pescadores, vidas de banhistas, vidas daqueles que sabem que podem contar com a Marinha Portuguesa para promover a sua segurança”, acrescentando os que lutam “para a preservação do ambiente” e “as instituições da Marinha que cooperam activamente no desenvolvimento das ciências e das técnicas do mar. Antes de terminar, reforçou que esta sua saudação não tinha um carácter estritamente protocolar, traduzindo-se numa “homenagem à Marinha Portuguesa, pela sua competência e pelo valor dos seus resultados operacionais”; um agradecimento “pela dedicação e pelo empenho”; e, finalmente, traduz um compromisso da nação com as Forças Armadas e a Marinha. Este compromisso – acrescentou o Ministro – resulta da consciência nacional da importância das Forças Armadas, traduzindo-se no apoio aos militares e suas famílias e no saber “dar à Marinha os meios que são estritamente necessários ao cumprimento da sua missão”. As Forças Armadas existem apenas para servir a nação – explicou –, tendo dela “o compromisso de apoio e de sustentação, necessários para que as missões constitucionais sejam cumpridas”.

Terminado o discurso do Ministro da Defesa Nacional, a cerimónia encerrou com o desfile das Forças em Parada.

Seguiu-se uma ampla demonstração de capacidades da Marinha, empenhando meios do

Comando do Corpo de Fuzileiros, meios navais, mergulhadores e meios da Polícia Marítima. No rio Sado, em frente ao local da cerimónia militar, estavam fundeados os *NRP Viana do Castelo*, *NRP Escorpião* e *NRP Bacamarte*.

A primeira acção foi levada a cabo pelo Destacamento de Acções Especiais (DAE) simulando o assalto a um navio suspeito, abordado por uma equipa lançada de helicóptero, em fast rope e outra a partir de uma Lancha de Acção Rápida (LAR). Seguiu-se a montagem de um conjunto de acções para o desembarque de uma força de fuzileiros em botes de borracha, começando pelo balizamento de um canal de acesso, por um grupo de mergulhadores sapadores da Marinha; a projecção de uma força avançada, para reconhecimento da praia; o assalto anfíbio levado a cabo em 6 botes; e o desembarque da 2ª vaga, com material de reabastecimento transportados em dois veículos anfíbios LARC 5. Puderam observar-se depois um conjunto de acções que mostraram a capacidade de projecção de mergulhadores, usando a técnica de helicast (salto para a água), e as técnicas de salvamento de náufragos, usando o helicóptero Lynx e a mota de água. A última fase da demonstração de capacidades cabia à Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), simulando uma acção de abordagem a uma embarcação suspeita, com projecção de um Grupo de Acções Tactico-Policiais (GAT) com apoio. Assim, a embarcação suspeita foi simulada por uma UAM da DGAM, abordada por duas lanchas rápidas, cada uma com um GAT. Um dos grupos procedeu à abordagem e fiscalização, enquanto o outro se manteve numa postura de segurança e apoio táctico. A demonstração terminou com a apresentação de capacidades de manobra do helicóptero Lynx que, no final, saudou todos os presentes.

As comemorações do Dia da Marinha 2011 foram encerradas, com um desfile naval, presenciado pelas entidades convidadas do forte do Outão, numa posição extraordinária e privilegiada, dada a proximidade de terra com que os navios ali passam. O submarino *NRP Arpão* deslocou-se à barra de Setúbal e abriu o desfile, seguido pelos *NRP Escorpião* e “Dragão”, do Navio de Patrulha Oceânico *NRP Viana do Castelo*, do *NRP Almirante Gago Coutinho*, da fragata “D. Francisco de Almeida” e, finalmente, o *NRP Sagres*.



J. Semedo de Matos  
CFR FZ

Fotos: ISAR FZ Pereira  
CAB FZ Carmo  
CAB FZ Chorão  
Audiovisuais: CCF



## O duplo governo do Brasil

**M**em de Sá faleceu a 2 de Março de 1572, na cidade de São Salvador da Baía, dois anos depois de ter requerido ao rei D. Sebastião que o substituísse no governo do Brasil, porque desejava regressar à Pátria e descansar. Entendeu a coroa que fosse substituído, não por um, mas por dois sucessores, levando a uma nova organização do espaço brasileiro. A velha capital ficaria com a jurisdição sobre o norte, mas o território a sul ficava debaixo da alçada de um outro representante do reino, a residir no Rio de Janeiro. Recaíram as escolhas em Luís de Brito de Almeida, para o norte, e em António de Salema, para o sul.

Pouco tempo depois de tomarem posse dos cargos, ambos deram início a campanhas militares que visavam a regularização da vida colonial e o alargamento do espaço sob controlo português, fosse pela dominação de povos indígenas sublevados, fosse pelo avanço para espaços que não tinham conhecido ainda a autoridade lusa.

Salema tinha pendente o problema dos tamoios do Cabo Frio, onde mantinham contactos com os franceses e hostilizavam os portugueses. De forma que a sua primeira acção militar foi para atacar esse local.

Em Agosto de 1575, com cerca de 400 portugueses e 700 índios aliados, cercou os inimigos e dominou-os com pouco esforço, certamente devido às capacidades superiores do armamento e a uma melhor organização militar. A verdade é que fez cerca de 2000 mortos e 4000 prisioneiros, entre os tamoios revoltados. O Cabo Frio era um ponto estratégico para o acesso ao Rio de Janeiro, e ali vinham navios franceses contrabandear e acolitar-se perigosamente, e esta operação era particularmente importante e urgente, para garantir a segurança da capital do Sul.

Na Baía, Luís de Brito de Almeida tomava a iniciativa de avançar para norte, em direcção ao Rio Real, onde fundou a pequena vila de Santa Luzia, hoje Santa Luzia do Itanhý. Este território, que hoje integra o estado do Sergipe, pertencera à antiga capitania da Baía, agora sob jurisdição directa da coroa, e passava por dificuldades diversas, sempre relacionadas com a animosidade dos índios e – é bem de ver – com a falta de gente para uma ocupação efectiva. De forma que era uma missão de grande importância para a consolidação de um poder que correspondia ao interesse

crecente que Portugal dispensava à sua Província de Santa Cruz. Em simultâneo com esta primeira operação de sucesso, os moradores de Pernambuco avançaram para a ocupação da região do rio da Paraíba, mas sem lograrem fazê-lo com a mesma facilidade.



Este território, que hoje é o estado da Paraíba, tinha integrado a capitania de Itamaracá, que fora dada a Pêro Lopes de Sousa nos anos 30. Foi um dos espaços que coube em sorte ao irmão do comandante da grande expedição de Martim Afonso de Sousa, que fora o responsável por um notável roteiro da costa do Brasil. Apesar disto, a capitania nunca foi ocupada pelo primeiro proprietário que, pouco tempo depois de regressar a Lisboa e receber o benefício, partiu para a Índia e por lá se perdeu.

Entretanto, a progressiva má administração daquele pequeno pedaço do território brasileiro levou a uma rápida decadência da autoridade e da segurança do comércio, que afastava os colonos e os navios, tomando-se um lugar perigoso, onde se acoitavam franceses para contrabando de mercadorias. Foi na zona sul daquela capitania, na fronteira com Pernambuco, que teve lugar o massacre dos potiguaras contra o engenho de Diogo Dias, situado junto ao rio Tracunhaém. Cerca de 600 pessoas foram chacinadas, e o caso foi tido como muito grave, exigindo punição severa que Brito de Almeida tinha instruções para dar. Em 1574 a coroa entendeu dismantelar a capitania de Itamaracá, tentando formar uma

outra à volta do rio Paraíba. Nesse projecto se integraria o castigo dos índios rebeldes que começava com o avanço dos pernambucanos, em 1575. A verdade é que a operação não resultou, obrigando a retirar e pedir auxílio ao governador. Saiu então uma armada de 12 navios, mas o tempo não permitiu que fizessem a viagem prevista, gorando-se a primeira tentativa de formar e ocupar a capitania da Paraíba.

A historiografia tradicional, quando analisa esta divisão do Brasil em duas capitânicas, normalmente justifica-a com a necessidade de dividir o amplo território, para uma mais fácil administração. De facto, a divisão podia ser útil mas ideia corrente de extensão, considerada apenas na sua vertente espacial, não é correcta. O problema dos dois governos está relacionado com a enorme dificuldade de viajar entre o nordeste e o sul, por causa do regime de ventos e correntes do Atlântico Sul. Repare-se que território da capitania do sul veio até Porto Seguro, relativamente perto da Baía (hoje pertence a esse estado), e a velha capital só não se deslocou devido ao peso da tradição, porque ainda estava muito a sul, para acudir aos problemas como o do rio da Paraíba. As realidades geográficas têm nuances determinantes que

não são visíveis a olho nu ou de forma geométrica nos mapas gerais. Estes locais – como são Porto Seguro, Baía, Pernambuco, Itamaracá ou Paraíba – que parecem tão perto, estão afinal tão longe, afastados pelas características climáticas do Atlântico. E de tal forma este afastamento era notório que muitos governadores do século XVII abandonavam Salvador e permaneciam em Pernambuco, com grande agravo dos capitães locais a quem não agradava esta presença desconfortável.

A decisão de dividir as capitânicas, tomada pelo governo de D. Sebastião, não durou muito tempo e, em 1577, o governo voltou a ser unificado, com capital na Baía e atribuído a Lourenço da Veiga. Apesar de tudo, para o Rio de Janeiro seguia Salvador Correia de Sá, que deveria receber poderes suplementares autónomos para o sul. A coroa tacteava soluções quanto a melhor administração para o Brasil, e as melhores soluções viriam bastante mais tarde.



# ORGANIZAÇÕES E INICIATIVAS INTERNACIONAIS

## 1. HARMONIZAR O MUNDO

Com esta pequena série de artigos que agora se inicia, pretende-se dar conhecer, ainda que de forma sintética, as principais organizações e iniciativas internacionais de que Portugal faz parte, a conjuntura e as razões que levaram à sua criação, bem como os princípios e objectivos que norteiam a sua actividade. Quanto ao quadro que em complemento se publica neste número, trata-se de um trabalho desenvolvido com o intuito de facilitar a percepção relativamente aos países que, conjuntamente com Portugal, integram cada um destes *fora* internacionais. Ao formalizarem a sua adesão a estas organizações e iniciativas, os países não só consolidam a sua integração na comunidade internacional, como, acima de tudo, contribuem para a legitimação da ordem que regula as relações entre os Estados.

### ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS

**Fundação:** 24 de Outubro de 1945

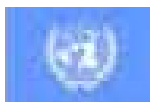
**Sede:** Nova Iorque (Estados Unidos)

**Sigla:** ONU/UN

**Estados-membros:** 192

**Adesão de Portugal:** 14 de Dezembro de 1955

**Site:** [www.un.org](http://www.un.org)



A Organização das Nações Unidas (ONU), que substituiu a antiga Sociedade das Nações, foi formalmente criada em São Francisco, no dia 24 de Outubro de 1945, através da *Carta das Nações Unidas*, cujo preâmbulo abre com as célebres palavras, «We The Peoples of the United Nations [...]».

Atendendo ao primado da ONU sobre todas as organizações internacionais, o texto fundamental postula que as obrigações dos Estados para com as Nações Unidas prevalecem sobre as estabelecidas em quaisquer outros Tratados.

Contando inicialmente com um total de 51 países, a primeira Assembleia-Geral decorreu em Londres, a 10 de Janeiro de 1946. Presentemente, são 192 os Estados-membros da ONU, sendo de sublinhar que países como Taiwan e o Kosovo não obtiveram, até à data, reconhecimento pleno, essencialmente devido ao facto de não serem reconhecidos como Estados por toda a comunidade internacional, nomeadamente por parte de alguns dos membros permanentes do Conselho de Segurança das Nações Unidas, isto é, a China, os Estados Unidos, a França, o Reino Unido e a Rússia. Por seu turno, o Vaticano, atendendo às suas peculiaridades, tem o estatuto de observador.

A manutenção da paz, a protecção dos direitos humanos, a promoção do desenvolvimento económico e social das nações, o estímulo à liberdade e autonomia dos povos subjugados, bem como o reforço dos laços entre todos os Estados soberanos, constituíram, entre outros, os principais objectivos que nortearam a criação da ONU no final da Segunda Guerra Mundial. Por outro lado, a aprovação da *Declaração Universal dos Direitos do Homem*, que ocorreu a 10 de Dezembro de 1948 no lendário Palácio de Chaillot, em Paris, constitui uma das mais notáveis acções da história da ONU, sendo inclusivamente considerado o documento traduzido para maior número de línguas em todo o mundo, 337 no total.

O funcionamento da ONU, cujas línguas oficiais de trabalho são o árabe, o chinês, o espanhol, o francês, o inglês e o russo, assenta, no essencial, nos seguintes órgãos: Assembleia-Geral, Conselho de Segurança, Conselho Económico e Social, Conselho de Tutela, Tribunal Internacional de Justiça e Secretariado. Todos eles funcionam em Nova Iorque, à excepção do Tribunal Internacional de Justiça que se encontra sediado em Haia, na Holanda. No entanto, a ONU tutela muitas outras agências especializadas que têm a sua sede em cidades como Genebra, Berna, Viena, Washington, Montreal, Londres, Paris, Roma ou Madrid, designadamente, a Organização Mundial de Saúde (OMS), o Fundo de Emergência das Nações Unidas para a Infância (UNICEF), a Organização Internacional do Trabalho (OIT), a União Internacional de Telecomunicações (UIT), a Organização Meteorológica Mundial (OMM), a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), a Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO), a Agência Internacional da Energia Atómica (AIEA), a Organização Marítima Internacional (OMI), a Organização Mundial de Turismo (OMT), o Banco Mundial (BM) e o tão propalado Fundo Monetário Internacional (FMI).

Quanto à bandeira da ONU, consiste no respectivo símbolo em branco – o mapa-mundo em projecção azimutal, centrada no Pólo Norte, envolvido por dois ramos de oliveira, que são, como se sabe, símbolo da paz – disposto sobre fundo azul claro.

### ORGANIZAÇÃO PARA A SEGURANÇA E COOPERAÇÃO NA EUROPA

**Fundação:** 25 de Junho de 1973

**Sede:** Viena (Áustria)

**Sigla:** OSCE

**Estados-membros:** 56

**Adesão de Portugal:** membro fundador

**Site:** [www.osce.org](http://www.osce.org)



A Organização para a Segurança e Cooperação na Europa (OSCE) teve origem na Conferência para a Segurança e Cooperação na Europa (CSCE), que se realizou em Helsínquia, em 1973, cujo objectivo visava estabelecer um *forum* de diálogo nas relações Leste-Oeste, nomeadamente entre os Estados Unidos e a União Soviética, envolvendo, para o efeito, um conjunto alargado de países. Na sua génese, encontra-se aquele que ficou conhecido como o *Acto Final de Helsínquia*, formalizado a 1 de Agosto de 1975 e subscrito por um total de 35 países. Na ocasião, foi escolhido para *chairman* da conferência o enviado da Santa Sé, o Cardeal Agostino Casaroli, o que em parte ajuda a explicar a filiação do Vaticano numa organização de segurança com as características da OSCE. Cumpre ainda referir que a designação OSCE, em substituição da CSCE, foi o resultado de um longo processo de afirmação, só tendo sido adoptada em 1994 durante a cimeira de Chefes de Estado e de Governo que teve lugar em Budapeste naquele ano.

Tratando-se duma organização *ad-hoc*, desenvolvida ao abrigo do Capítulo VIII da *Carta das Nações Unidas*, os seus objectivos passam pelo dirimir antecipado de tensões político-militares, pela prevenção de conflitos, pela gestão de crises e ainda pelo restabelecimento da segurança em situações de pós-conflito. Aquela que é considerada a maior organização para as questões de segurança em todo o mundo, tem igualmente estatuto de observador na Assembleia-Geral das Nações Unidas, contando, actualmente, com 56 Estados-membros, oriundos da Europa, Cáucaso, Ásia Central e América do Norte.



Sala da Assembleia-Geral das Nações Unidas.

## DIÁLOGO DO MEDITERRÂNEO

EGIPTO •  
ISRAEL • #  
JORDÂNIA •

ARGÉLIA •  
MARROCOS •  
MAURITÂNIA •  
TUNÍSIA •

LÍBIA

## ORGANIZAÇÕES E INICIATIVAS QUE PORTUGAL PARTICIPA

ANGOLA  
BRASIL •  
CABO VERDE

GUINÉ-BISSAU  
MOÇAMBIQUE

S. TOMÉ  
TIMOR

CHIPRE

MALTA

PORTUGAL •

PSI

IRLANDA

INICIATIVA  
5+5 DEFESA

ESPAÑA •  
FRANÇA •  
ITÁLIA

EUROFORÇA

ZONA  
EURO €

PARCERIA PARA A PAZ

ÁUSTRIA  
FINLÂNDIA

ALEMANHA  
GRÉCIA  
HOLANDA

BÉLGICA  
LUXEMBURGO  
ESLOVÁQUIA  
ESLOVÊNIA  
ESTÓNIA

OCDE #

SUÉCIA

DINAMARCA  
POLÓNIA

REINO UNIDO

BULGÁRIA  
ROMÊNIA

VATICANO €

OSCE

BIELO-RÚSSIA  
CAZAQUISTÃO  
QUIRGUISTÃO

TURQUIA  
CANADÁ  
ESTADOS UNIDOS

CONTACT  
COUNTRIES

AUSTRÁLIA  
NOVA ZELÂNDIA  
JAPÃO

SINGAPURA  
ARGENTINA

AFEGANISTÃO

TAILÂNDIA

COREIA DO SUL

CHILE  
MÉXICO

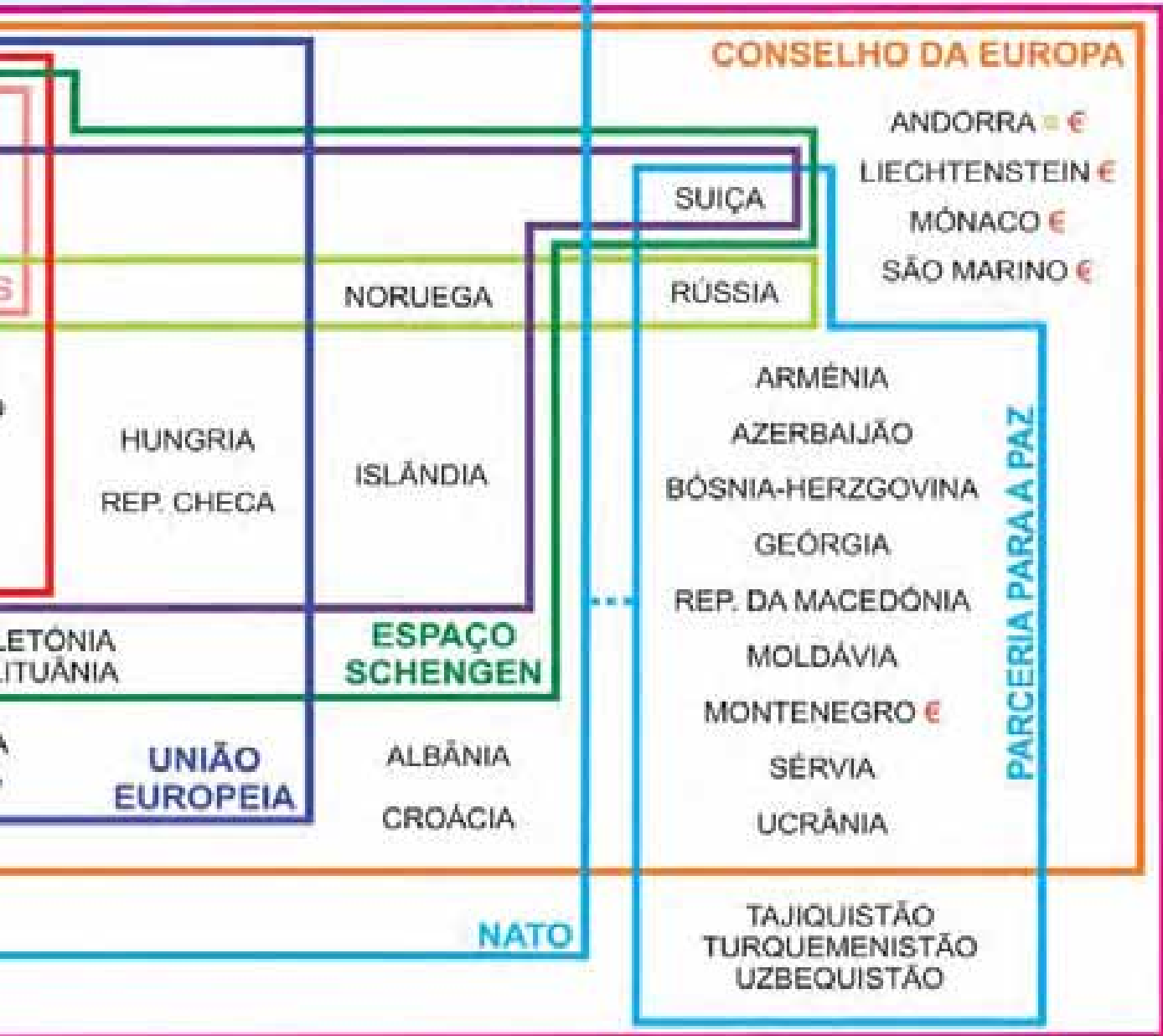
MONGÓLIA

PARCEIROS PARA A COOPERAÇÃO •

# ATIVIDADES INTERNACIONAIS MILITAR INTEGRAL

DOMÉ E PRÍNCIPE  
MOR-LESTE  
**CPLP**

BAHRAIN  
EMIRATOS ÁRABES UNIDOS  
KUWAIT  
QATAR  
**ICI**



BOLÍVIA  
COLÔMBIA  
COSTA RICA  
CUBA

EL SALVADOR  
EQUADOR  
GUATEMALA  
HONDURAS

NICARÁGUA  
PANAMÁ  
PARAGUAI  
PERU

REP. DOMINICANA  
URUGUAI  
VENEZUELA

**CONFERÊNCIA IBERO-AMERICANA**

ONU

CPLP/Armas Manual/Conceitual

A OSCE desenvolve a sua acção nas dimensões político-militar, económico-ambiental e humanitária, sustentadas, em termos orgânicos, pelo Conselho Ministerial, pelo Conselho Permanente, pela Assembleia Parlamentar, pelo Fórum de Cooperação para as questões de Segurança e pela Presidência, que é exercida anualmente por um Estado-membro.

Contrariamente ao que sucede relativamente a outras organizações internacionais, tanto o clausulado como as decisões da OSCE não assumem carácter vinculativo. Neste sentido, para os países-membros, a assinatura do *Acto Final* representa apenas um compromisso, não havendo lugar a qualquer tipo de sanções ou disputas relativamente à sua não observância ou não implementação. Desta forma, a OSCE permanece um processo flexível para a segurança e cooperação na Europa. Todavia, através do clausulado contido no *Acto Final*, os signatários aceitaram, pela primeira vez na história, que o tratamento a dar aos próprios cidadãos, dentro das respectivas fronteiras, constitui um assunto de legítimo interesse para a comunidade internacional. Neste contexto, a OSCE é vista como uma das alavancas que terão contribuído para pôr fim aos regimes totalitários que vigoraram na Europa de Leste e na própria União Soviética, acelerando, desta forma, a implementação de sistemas democráticos naqueles países e pondo fim ao longo período de Guerra-fria, em 1991.

Nas suas múltiplas actividades, a OSCE mantém relações formais com outras organizações internacionais, nomeadamente com a ONU, o Conselho da Europa e a União Europeia, além de privilegiar o contacto com 11 países denominados Parceiros para a Cooperação.

## ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO

**Fundação:** 30 de Setembro de 1961

**Sede:** Paris (França)

**Sigla:** OCDE/OECD

**Estados-membros:** 34

**Adesão de Portugal:** membro fundador

**Site:** [www.oecd.org](http://www.oecd.org)



Tendo em vista a reconstrução da Europa, no final da Segunda Guerra Mundial os Estados Unidos desenvolveram o Programa de Recuperação Europeia, que ficou conhecido como *Plano Marshall* pelo facto do então Secretário de Estado norte-americano George Catlett Marshall (1880-1959) ter sido o seu grande impulsionador. Neste sentido, em 1948 era criada a Organização para a Cooperação Económica Europeia (OCEE), visando coordenar a ajuda norte-americana e canadiana à reconstrução da Europa. Com efeito, o *Plano Marshall* é considerado o primeiro impulsionador da integração europeia, pelo facto de ter levado à criação de instituições com o objectivo de desenvolver e coordenar a economia no velho continente, cujo exemplo mais visível foi a *European Free Trade Area* (EFTA), que amenizou as barreiras aduaneiras que se colocavam ao comércio.

Em 1961, a OCEE deu lugar à Organização para o Desenvolvimento e Cooperação Económica (OCDE), que se estendeu a outros Estados não europeus, contando inicialmente com 20 países-membros.

Os principais objectivos da OCDE passam pela promoção de polí-

ticas que garantam o crescimento económico, o emprego, a qualidade de vida dos cidadãos e a liberalização do comércio, no sentido de alcançar um desenvolvimento sustentável em harmonia com os requisitos económicos, sociais e ambientais, mantendo, ao mesmo tempo, a estabilidade financeira nos mercados.

Pelo facto de reunir os dados mais relevantes sobre as mais variadas áreas dos países-membros, a OCDE constitui uma fonte de informações estatísticas fiável e reconhecida internacionalmente, procedendo igualmente ao tratamento e análise, sob o ponto de vista económico e social, das políticas públicas implementadas pelos diferentes governos em domínios como a agricultura, o comércio, a indústria, o emprego, o ambiente, a ciência, a educação, a tecnologia, a cooperação, o desenvolvimento e a inovação.

No sentido de dar resposta e coordenar um crescente número de novos desenvolvimentos postos em prática nos diferentes



Países que integram a OCDE (■), a OSCE (■) e respectivos Parceiros para a Cooperação (///).

CFR Bessa Pacheco

países, a OCDE viu-se obrigada a criar diversas agências, designadamente, o Fórum Internacional de Transportes (ITF), a Agência Internacional de Energia (IEA), a Agência de Energia Nuclear (NEA) e, mais recentemente, a *Financial Action Task Force on Money Laundering* (FATF), esta última com o intuito de identificar e combater as práticas perniciosas no que respeita à evasão fiscal,

lucros obtidos com actividades ilegais e seu financiamento. Além disso, a OCDE é também responsável pelo mediático *Programme for International Student Assessment* (PISA), que visa comparar o desempenho dos estudantes nos diferentes países.

No que concerne ao seu funcionamento, a estrutura da OCDE assenta no Conselho – onde se encontram representados os Estados-membros, cuja delegação é chefiada por um Embaixador – no Secretariado – que está organizado em directórios – e nos Comitês – um por cada área de trabalho em que a organização está envolvida. No total, no âmbito da OCDE existem cerca de 200 comitês, grupos de trabalho (*working groups*) e grupos de especialistas (*experts groups*).

Cumprе recordar que em 1989, na sequência das alterações políticas ocorridas nos países de Leste, a OCDE foi chamada a assistir e preparar as reformas necessárias para que aqueles Estados pudessem transitar para a economia de mercado, num programa especialmente desenvolvido para o efeito, conhecido como *Partners in Transition*. O programa incluía a opção para que aqueles Estados pudessem vir a tornar-se membros da organização, tendo o conceito sido igualmente estendido a outros países não europeus. De resto, como se pode confirmar através do quadro das páginas centrais, muitos desses países já aderiram entretanto à OCDE, ao abrigo do preceito enunciado.

Através de diversos programas, a OCDE colabora ainda com cerca de 50 países não membros, no sentido de partilhar aquelas que se revelam ser as melhores práticas em inúmeras áreas. Além disso, mantém relações formais com outras organizações internacionais, nomeadamente com a ONU, o Conselho da Europa a União Europeia e a NATO.



CFR António Manuel Gonçalves  
Membro do CINAV

# A CHEGADA DO "ARPÃO"

**N**a agradável e solarenga manhã de 14 de Abril, pelas 11 horas, largou do cais 6 da HDW – Kiel, com destino a Lisboa, o *NRP Arpão*. No cais, uma boa centena de funcionários da HDW, enquadrados pelo seu Conselho de Administração, despedia-se do “seu” navio. Foram momentos de grande significado, em que o sentimento fala mais alto que a razão, pensamentos somente interrompidos pelo forte toque da sereia, como se o próprio navio se despedisse do local onde nasceu. A saída da barra do Kiler Fiord decorreu com normalidade, talvez porque o próprio navio já conhecesse bem a derrota a realizar.

A missão deste grupo de homens havia começado há muito tempo atrás, mais rigorosamente há 8 meses, em 23 de Agosto de 2010, data do início do treino de sistemas. Este período que terminou a 1 de Outubro de 2010, foi passado essencialmente em ambiente de sala de aula alternado com visitas diárias a bordo, permitiu consolidar os conhecimentos adquiridos ao longo de quase dois anos de cursos de equipamentos (2008 e 2009), que foram ocorrendo em diversos países (Estados Unidos, Alemanha e África do Sul). Seguidamente, entre 4 e 22 de Outubro, a guarnição passou a frequentar o treino a cais, onde sob vigilância da guarnição da HDW (aproximadamente 15 elementos, maioritariamente com origem na marinha alemã e submarinista), foram simuladas todas as condições de navegação, avarias e formas de condução da plataforma de maneira a reproduzir, o mais fielmente possível, as circunstâncias reais da navegação. Esta fase foi particularmente importante para que na fase de treino de mar, todos estivessem suficientemente preparados para agir, rapidamente e sem dúvidas, pois na fase de mar tudo ocorre em ambiente real onde raramente os elementos perdoam distrações ou falhas...

Seguramente a mais importante de todo o treino, a fase de mar decorreu entre os dias 8 de Novembro e 17 de Dezembro, com base na cidade norueguesa de Kristiansand. A área do Skagarak, nome dado ao mar que fica entre o norte da Dinamarca e o sul da Noruega, é a única área de toda aquela região onde é possível efectuar imersões profundas dadas as limitações em profundidade de todas as regiões circundantes. Este facto condiciona significativamente o treino e toda a operação dos submarinos construídos na Alemanha, fazendo de Marvika –

nome da base da HDW em Kristiansand – a segunda casa de todos os navios construídos na HDW. Esta fase do nosso treino foi realizada no período de inverno norueguês, o qual se caracterizou em 2010, como um dos mais rigorosos de sempre, apresentando frequentes temperaturas abaixo de zero com dois dígitos. O frio e a reiterada falta de luz solar, foram, a par do exigente treino, os grandes obstáculos a vencer por toda a guarnição, a qual, conseguia, eventualmente ver a luz do sol aos fins-de-semana, ainda que os fortes



O *NRP Arpão*.

nevões e as temperaturas extremas fossem pouco convidativas a uma saída para “espairecer”. Muitas foram as fainas de largada ou atracação feitas sobre frio intenso o que contribuiu para a equipa se unir ainda mais, fazendo frente aos desafios colocados. Muitas foram as aproximações a Marvika efectuadas a baixa velocidade para que as placas de gelo, com vários centímetros de altura, não



Guarnição comemora a entrada pela primeira vez em águas nacionais.

provocassem danos na fibra que envolve o navio, mesmo contando com o apoio do navio de suporte a operações com submarinos, o *HDW Herkules*, o qual desempenhou, por frequentes vezes o papel de quebra gelo. Muitas foram, igualmente, as vezes em que o navio ficou literalmente preso no gelo a poucos metros do cais, numa luta titânica com o mesmo para que, após vencida, o navio ficasse paralelo ao cais e a prancha pudesse, por fim, ser passada. Foi neste ambiente de

elevado desgaste e intensidade que ficamos por fim a saber que devido a uma decisão superior, a Marinha iria receber o navio no dia 22 de Dezembro em Kiel, em antecipação ao planeamento inicial. Foi desta forma que as semanas de treino de mar se foram passando, na execução de um seriado exigente e sem espaço para folgas, em ritmo crescente de intensidade e dificuldade, obrigando a guarnição a reuniões diárias para “afinar agulhas” e garantir a máxima coordenação possível. Desta forma se passaram 6 intensas semanas tendo

finalmente chegado o grande dia, 16 de Dezembro de 2010, o dia “D”, o dia da avaliação final. Neste dia contámos com a presença de um Oficial da equipa de avaliação da Marinha Alemã, o qual, juntamente com o CMG M Proença Nunes (oficial do treino da PNID) e com o chefe do treino da HDW, levaram a cabo a avaliação final tendo o navio e respectiva guarnição atingido o certificado de “Safe to Dive”, concluindo desta forma um dos períodos mais exigentes da vida profissional de todos quantos compõem esta equipa.

Ainda a fase do treino mal havia passado, já nos concentrávamos, todos, no ponto alto de todo o esforço despendido, a cerimónia de entrega oficial do *NRP Arpão* a Portugal e à Marinha. Esta cerimónia, começou, desde logo, com a enorme dificuldade de fazer deslocar a guarnição de Kristiansand para Kiel, dado o fortíssimo nevão que caiu no dia 18 de Dezembro de 2010, data da partida de Kristiansand. Após se ter apresentado no aeroporto local, a guarnição, foi informada que o aeroporto internacional de Amsterdão se encontrava fechado a toda a navegação aérea, obrigando a retornar ao hotel Norge, o qual havia sido o nosso “quartel-general” durante muitas semanas. A situação agravou-se quando, após consulta de uma das muitas páginas da internet com informação meteorológica, nos apercebemos que muito dificilmente seria possível chegar ao destino em tempo. Foi com este estado de espírito que nos deslocamos, novamente sob forte nevão, na manhã seguinte, para o mesmo aeroporto, tendo nesse dia sido possível voar para Oslo. Chegados a Oslo vimos uma grande parte do grupo ser impedido de voar para o seu destino, pois o encerramento de vários aeroportos europeus havia instalado o caos. Já a guarnição do *NRP Tridente* havia enfrentado grandes dificuldades para sair do Norte da Europa devido ao vulcão da Islândia, pelo

que era agora a vez do *NRP Arpão* enfrentar a neve e os elementos extremos do Norte da Europa.

Depois de muitos contra-tempos, chegava, finalmente, o dia 22 de Dezembro, dia da entrega do submarino à Marinha Portuguesa, e já objecto de um artigo dedicado nesta nossa Revista.

A partir desse dia o navio passou de facto a ser “nosso”. Por isso, a tarefa que se seguiu, foi ainda mais exigente. Passámos a responder pela segurança do navio e por todos os equipamentos de bordo, em ambiente de estaleiro, ainda que contando com o imprescindível apoio do “Portuguese Navy Inspection Delegation” (PNID). Foram meses de trabalho árduo na procura constante de transformar o “Arpão” num submarino ainda melhor, corrigindo-se desde logo algumas das questões técnicas que já haviam sido detectadas no “Tridente”. No decurso deste caminho houve, por vezes, que dividir a guarnição entre a bordada diurna e a bordada nocturna, com o duplo objectivo de ter pessoal a bordo durante mais tempo (aproximadamente 18 horas) e permitir ao pessoal técnico acompanhar todas as actividades desenvolvidas pelas equipas de manutenção do estaleiro. Esta fase da vida do navio, viria a terminar no dia 21 de Fevereiro. Este dia, o qual ficará gravado de forma distinta na memória da sua guarnição, trouxe a responsabilidade acrescida sobre a condução normal da plataforma, de a verificar e explorar exaustivamente em ambiente de teste. Esta situação elevou significativamente os níveis de adrenalina de todos, correspondeu ao que acontecia quando os submarinos da Classe Albacora saíam das suas Grandes Revisões.

As provas iniciaram-se então a 21 de Fevereiro com o trânsito entre Kiel e Kristiansand, sempre à superfície. Já no final do dia 22 de Fevereiro o navio efectuava imersão no final do Kategat em direcção ao sul da Noruega via Skagerak. Pela primeira vez a guarnição levou o navio à cota máxima de operação, com o principal objectivo de realizar provas ao sistema hidráulico. Foi igualmente necessário realizar provas aos mastros, a diferentes cotas e velocidades, provas aos lemes e sua capacidade de proceder a alterações de cota em segurança a diversas velocidades. O restante período de provas na Noruega foi utilizado para realizar testes e provas a todo o sistema de combate, sempre com a preciosa colaboração do “HDW Herkules”. Estas provas decorreram em regime de navegação de 2ª a 6ª feira, de forma a permitir testes de

“endurance” ao navio bem como permitir à guarnição total adaptação às rotinas de bordo. Para a realização das provas, procedeu-se ao embarque diário de pessoal técnico dos diversos subcontratantes bem como da HDW. Foi assim que de forma muito rápida chegou o dia 9 de Março, dia em que regressamos a Kiel e à HDW para executar os últimos preparativos para a 2ª fase de testes.

De facto, iniciou-se no dia 14 de Março um conjunto importante de provas. A primeira, realizada numa doca, em plenas instalações da HDW, junto ao cais dos *ferrys* da “Colour Line” onde se pretendia testar a “regulação”



O “Arpão” a ser rebocado para a BNL.

do navio. A referida doca, onde o navio entrou em imersão de forma estática, com dois cabos passados à proa e com dois rebocadores “passados” à popa, apresentava uma sonda reduzida de 20 metros, ou seja, sobravam 5 curtos metros até à quilha. Estivemos nesta estranha situação uma boa meia dúzia de horas, tendo inclusive sido possível assistir, pelo



O CMG Gouveia e Melo, o VALM Monteiro Montenegro e o CTEN Baptista Pereira.

periscópio, à largada do *ferry* “Colour Line”, o qual passou a pouco mais de 50 jardas... é evidente que todas as autoridades portuárias estavam devidamente informadas e que mantivemos comunicações com todos os envolvidos durante toda a prova! Nos 3 dias que se seguiram, já com a presença a bordo do Comandante da Esquadilha de Submarinos, o CMG Gouveia e Melo, o navio deslocou-se para a área de Surendorf a fim de realizar

provas ao sistema SIGINT. Mais uma vez foi pedido ao navio que fizesse imersão durante uma boa dezena de horas, à cota periscópica, em locais com 25 metros de sonda reduzida, com alguma navegação de pesca nas imediações e com o objectivo de passar o tempo a efectuar círculos “clock wise” e “counter clock wise” para permitir a realização das medições necessárias. Na prática o submarino esteve, aproximadamente, 20 horas à cota periscópica, divididas em 3 dias, com um valor de sonda de 6 metros, valor que nos fez, ganhar muitos “cabelos brancos”. Finalmente, nos dias 21, 22 e 23 de Março, o navio realizou

Foto: CAB FZ Carmo

as últimas provas de medição magnética e acústica. A carreira magnética, à saída do Kiler Fiord, é uma carreira efectuada à superfície, a velocidade inferior a 4 nós – com o navio a “correr” sobre a batimétrica dos 8/9 metros... o navio cala 7 metros. A carreira subdivide-se na de W/E e na N/S. O navio realizou a W/E no dia 21 de Março e a N/S no dia 22 de Março, efectuando uma média de 20 passagens em cada uma sendo que o canal navegável de cada uma deles apresenta

aproximadamente 40 jardas de largura e fica a pouco mais 100 jardas da praia. Finalmente, no dia 23 de Março, o navio realizou a carreira acústica de Aschau, em condições em tudo semelhantes às provas realizadas ao sistema SIGINT em Surendorf, mas ainda mais perto do final do Eckernfeord e à noite.

Após estas provas, a guarnição concentrou-se nos preparativos finais da viagem para Lisboa e trabalhando para que, parafraseando o Sr. Eng. Almeida Machado, “...pudéssemos levar para Lisboa o melhor submarino convencional do mundo alguma vez construído na HDW...”. Conforme anteriormente descrito, o navio largou definitivamente de Kiel com um duplo objectivo; cumprir as derradeiras provas de mar e efectuar o trânsito para Lisboa.

Foto: CFR SEG Melo e Sousa

As provas de mar, a terem mais uma vez de ser realizadas nas águas profundas do Skagerak, centraram-se principalmente na

verificação da estanqueidade do navio à cota máxima de operação e na verificação das capacidades do sistema de ar condicionado. Estas provas, realizadas pela PNID em conjunto com a HDW, terminaram no dia 16 de Abril pelas 15H00, tendo o navio deixado na baía de Kristiansand os 2 elementos da PNID e os dois civis da HDW que realizaram as mencionadas últimas provas ao “Arpão”. Após o desembarque, o navio guinou por EB e iniciou o

trânsito para Lisboa. O planeamento contemplava a parte inicial da derrota em imersão profunda, no entanto as condições meteorológicas, com visibilidades inferiores a 200 jardas, impediram que tal ocorresse pois simultaneamente os fundos naquela área aconselham à prática de cota periscópica. Foi desta forma que o navio iniciou o trânsito para Lisboa, à superfície e fazendo uso de todos os seus sensores para garantir a segurança da navegação. O nevoeiro manteve-se durante aproximadamente 48 horas levando o navio a continuar a sua navegação à superfície. Neste particular foi possível verificar a enorme utilidade dos novos equipamentos da ponte desta classe de submarinos onde o "chart plotter", o AIS e a repetidora do radar conferem muito maior conforto à forma como a navegação é conduzida. O navio manteve-se à superfície, cumprindo escrupulosamente o seu planeamento, até ao dia 21 de Maio. Nestes 4 dias de trânsito à superfície o navio percorreu toda a costa oeste da Dinamarca e passou o Estreito de Dover e o Canal da Mancha, realizando diversos exercícios de Limitação de Avarias, bem como recolha de informação diversa, sempre na perspectiva de treino da sua guarnição. Neste particular teve um papel muito relevante a presença a bordo do Comandante Gouveia e Melo, o qual, assumiu o treino dos operadores com especial relevo para as questões associadas com o ACINT e o ELINT.

No dia 21 de Abril, uma vez passado o Canal da Mancha, o navio efectuou imersão profunda, tendo aí continuado o trânsito num meio que lhe é muito mais favorável. A velocidade manteve-se muito próxima dos 6 nós mas o navio reduziu significativamente o seu consumo de combustível, demonstrando claramente a sua melhor eficiência por comparação com os antigos submarinos da Classe Albacora. A navegar em imersão profunda, ocorreram outras acções de treino apenas possíveis nestas circunstâncias, como seja o controlo da plataforma nas 3 dimensões. Estas acções visam conferir ao Chefes de Controlo da Plataforma e aos homens da consola dos lemes horizontais e vertical – a destreza necessária ao controlo e execução de manobras de mudança de cota e rumo a diversas velocidades, simulando fundos baixos e realizando igualmente manobras de avarias nos lemes. Estas acções de treino aplicadas a ambas as bordadas, permitiram atingir ainda melhores níveis de confiança na manobra desta nova plataforma,

cujas dinâmicas impõe cuidados redobrados pelas velocidades e dinâmicas que se podem alcançar. No que respeita à área do CIC foi sendo aprimorado o processo de compilação do panorama aéreo, de superfície e de sub-superfície, mais uma vez insistindo-se muito

este simbólico momento. O navio acabaria por chegar ao largo de Lisboa no início do dia 26 de Abril tendo realizado actividades de recolha discreta de informação nas SLOC's nacionais. Esta situação permitiu e f e c -



Familiares aguardando a chegada do "Arpão".



Banda da Armada.

substancialmente nas capacidades do sistema de combate para recolher, tratar e gravar informação de acústica e de guerra electrónica.

Com toda esta azafama o tempo passava muito rapidamente e demos por nós no Golfo da Biscaia, onde o Arpão passou por uma situação meteorológica e oceanográfica muito adversa, quase recordando as histórias de tempestades dos antigos marinheiros. Foi com natural alegria e regozijo que, às primeiras horas do dia 25 de Abril, mais exactamente às 0050 hora de Lisboa, o *NRP Arpão* passou a Oeste da foz do rio Minho, entrando na ZEE nacional à cota de 100 metros. A bordo foi difícil esconder as emoções tendo sido feito um brinde com água do mar a fim de marcar devidamente


tuar aproximações à navegação mercante realizando diversos exercícios simulados. Por fim, e aproveitando o facto de o *NRP Viana do Castelo* se encontrar a navegar também com destino a Lisboa, foi decidido efectuar uma aproximação e dar-lhe as boas vindas à sua nova casa. A aproximação foi feita de forma discreta e no final da tarde do dia 28 de Abril, avistamos, pela 1ª vez, do nosso periscópio, a inconfundível silhueta do mais novo navio patrulha da Marinha e estabelecendo comunicações com o mesmo. Aproximavam-se, a passos largos, os últimos momentos no mar e o dia da chegada a Lisboa.

Na manhã do dia 30 de Abril, às 0600 horas de Lisboa, o *NRP Arpão* realizou superfície a 10 milhas da bóia de Espera e realizou a aproximação ao Porto de Lisboa. O dia estava ainda escuro e chovia amiúde, no entanto respirava-se a bordo uma atmosfera de dia de chegada. Às 0900 horas de Lisboa o navio passou Entre

Torres e o COMNAV, VALM Monteiro Montenegro, embarcou às 1030 horas junto à torre VTS do Porto de Lisboa, tendo sido recebido a bordo com as honras militares que lhe são devidas. Por esta altura "segue-nos" o veleiro da Escola Naval "Bellatrix". Às 1115 horas o navio entra o Canal do Alfeite, passando cabos aos dois rebocadores que o apoiariam na manobra. Por esta altura já o ruído produzido pelas sereias dos diversos navios estacionados na BNL se faziam sentir de forma ensurdecadora e verificamos que, no cais, a Banda da Armada e a Esquadrilha de Submarinos em peso, nos aguardavam, conferindo ao momento uma enorme emoção que escondemos com dificuldade. Em pano de fundo e não menos importante, estavam as famílias, saudosas de todos nós! Haviam passado 8 meses e 8 dias de total dedicação e entrega ao projecto dos novos submarinos e em particular ao nosso novo navio. Finalmente o "Arpão" estava em casa. Finalmente estava constituída a 5ª Esquadrilha de Submarinos da Marinha Portuguesa.



O "Tridente" e o "Arpão" atracados na BNL.

  
Colaboração do COMANDO  
do NRP ARPÃO

# NRP VIANA DO CASTELO NA BASE NAVAL DE LISBOA

Após o aumento ao "Efectivo dos Navios da Armada" ocorrido em 30 de Dezembro de 2010, o *NRP Viana do Castelo* passou ao estado de desarmamento, ficando, nos três meses seguintes ao cuidado dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Este período serviu para que os Estaleiros finalizassem os trabalhos que permitissem que o navio ficasse pronto no que respeita aos seus sistemas e equipamentos. Foi neste período que se concluíram também as provas de mar com bons resultados. Para a guarnição foi um período de trabalho árduo, pois realizou-se a última fase de formação, para além da recepção de algum material que a Direcção de Abastecimento e a Direcção de Navios fizeram chegar a Viana do Castelo como complemento ao primeiro aprestamento. Houve ainda tempo para efectuar algum treino interno da organização e procedimentos a implementar internamente de forma a permitir agilizar a fase de integração a bordo que se seguiria.

Após este período, foi com muita expectativa que, no dia 30 de Março de 2011 o *NRP Viana do Castelo* foi Armado e a sua guarnição entrou a bordo, definitivamente, içando novamente a Bandeira Nacional. Durante uma intensa semana iniciou-se a integração a bordo com a colocação de todo o material já recebido dos vários organismos de Marinha assim como dos Estaleiros. Deu-se início às adaptações necessárias para se operar o navio de acordo com os padrões da nossa Marinha. Logo de seguida realizou-se uma semana de treino nas áreas de Limitação de Avarias e Marinharia com a participação da Missão de Acompanhamento

e Fiscalização (MAF-NPO) e de elementos da Equipa de Avaliação do Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval (EACITAN) que envolveram toda a guarnição e serviram de preparação para o Plano de Treino de Segurança (PTS) que se seguiu.

Este PTS ajudou a avaliar a condição de todos os sistemas e equipamentos e constituiu uma excelente oportunidade de treino e integração em equipa da guarnição especialmente nas áreas dos serviços da plataforma, ficando o navio preparado para continuar as restantes fases de treino necessárias até atingir o estado de prontidão necessário para começar a efectuar missões.

Foto: Júlio Tito



*NRP Viana do Castelo atracando na BNL.*

O PTS consistiu numa semana de inspeções e exercícios em terra e de três dias no mar intervalados com uma semana que permitiu à guarnição consolidar a integração a bordo e corrigir algumas deficiências encontradas na fase de terra.

Foi no dia 26 de Abril de 2011 que, o *NRP Viana do Castelo* se fez ao mar saindo de Viana do Castelo com destino a Lisboa, marcando, este momento, o corte da ligação com o Estaleiro que o construiu. Também para a sua guarnição foi um momento inesquecível, pois foi com muita ansiedade que iniciaram esta nova fase na sua caminhada em que, pela primeira vez, estavam a conduzir o seu navio.

O PTS concluiu-se no dia 28 de Abril de 2011 com o navio fundeado em Sesimbra.

E foi numa manhã não muito fria mas com alguns aguaceiros, no dia 29 de Abril de 2011 que após ter embarcado, na baía de Cascais, o Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, Dr. Marcos Perestrello, o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Saldanha Lopes, acompanhados pelo Comandante Naval, VALM Monteiro Montenegro, o navio entrou na barra do Rio Tejo pela primeira vez. Depois de ter desembarcado o Secretário de Estado da Defesa e dos Assuntos do Mar e o Chefe do Estado-Maior da Armada, em pleno Tejo, o navio iniciou o seu trânsito final até à Base Naval de Lisboa, onde foi recebido pela Banda da Armada que executava a Marcha dos Marinheiros e pelos restantes navios da esquadra que, embandeirados em arco, saudaram o "Viana do Castelo" com som das suas sereias. Ficou assim, marcado de forma indelével, na ainda curta história do navio, este momento tão aguardado que se constituiu como mais um passo em direcção ao objectivo de ter o *NRP Viana do Castelo* integrado na Esquadra a desempenhar missões.

Colaboração do COMANDO do NRP VIANA DO CASTELO

## O NRP SAGRES TEM NOVO COMANDANTE

No passado dia 16 de Maio, realizou-se a cerimónia de entrega de comando do *NRP Sagres*. Presidida pelo VALM Monteiro Montenegro, Comandante Naval, contou ainda com a presença de alguns dos antigos comandantes da "barca", vários oficiais e civis que fizeram questão de estar presentes neste ato simbólico que representa o fim de um ciclo e o começo de um outro.

O CMG Proença Mendes deixou assim, após quarenta e dois meses a exercer funções, o comando do navio mais emblemático da Marinha. Como legado deixou um impressionável registo de missões cumpridas que o CFR Sardinha Monteiro, actual comandante do navio, certamente tratará de aumentar, contribuindo



Foto: IMAR CM Moreira Lopes

desta maneira para o enriquecimento da já longa história do navio.

No discurso de despedida, o CMG Proença Mendes, agradeceu o esforço e dedicação de todos os militares que serviram sob o seu comando, reconhecendo o seu papel vital,

no sucesso alcançado pelo navio. O CFR Sardinha Monteiro, por sua vez, exortou os militares da "barca" a continuar com o empenho e a dedicação que sempre demonstraram de forma a dignificarem o legado das guarnições antecedentes. Por último, o VALM Monteiro Montenegro, fazendo uso da palavra, elogiou o trabalho que as sucessivas guarnições do *NRP Sagres* efectuaram ao longo do tempo, permitindo alcançar o prestígio que actualmente o navio goza junto da comunidade civil nacional e internacional.

Finda a cerimónia, deu-se lugar ao porto de honra, onde se aproveitou para desejar boa sorte ao novo comandante e agradecer a dedicação ao antigo.

# EVOCAÇÃO DO RAID AÉREO LISBOA-FUNCHAL

## 1921-2011

Fernando Pessoa escreveu um dia: «Deus quer, o Homem sonha, a Obra nasce»!

### Introdução

A aviação nasceu no dealbar do século XX. Sacadura Cabral, um dos pioneiros da aviação em Portugal, teve um sonho. Em 1922 ocorreu o primeiro centenário da independência do Brasil. Para comemorar condignamente essa data, propôs-se realizar uma viagem aérea entre Lisboa e o Rio de Janeiro.

A viagem mencionada no parágrafo anterior ficou mundialmente conhecida. No entanto, um dos factores principais para o sucesso da mesma foi a cuidada preparação de toda a empresa. Essa preparação implicou, entre outros aspectos, a realização de uma viagem mais curta, no ano anterior. A viagem serviu para testar um inovador método de navegação aérea, desenvolvido por Gago Coutinho.

O Museu de Marinha inaugurou, no passado dia 23 de Março, uma exposição temporária evocativa dos 90 anos desta primeira viagem, que ficou conhecida como «Raid Aéreo Lisboa-Funchal». Presidida pelo Vice-almirante Director da Comissão Cultural de Marinha, a cerimónia de inauguração contou com a presença de inúmeros convidados. A exposição estará patente ao público, no Pavilhão das Galeotas até 24 de Junho.

A viagem foi realizada em 22 de Março de 1921. Nessa data, voaram de Lisboa para o Funchal, os oficiais de Marinha Gago Coutinho, Sacadura Cabral e Ortins de Bettencourt, acompanhados do mecânico francês Roger Soubiran a bordo do hidroavião *Felixstowe F.3*.

### Os personagens

Gago Coutinho (Lisboa, 17 de Fevereiro de 1869 — Lisboa, 18 de Fevereiro de 1959). Oficial de Marinha. Personagem plurifacetada, distinguiu-se em diversos campos do conhecimento: navegação, geodesia e história da náutica. Dotado de elevado espírito crítico, é autor de uma imensa obra sobre os mais variados assuntos. Foi ele o responsável pelo desenvolvimento dos instrumentos e dos processos de cálculo usados na viagem aérea Lisboa-Funchal, de 1921. Gago Coutinho e Sacadura Cabral trabalharam juntos em África. Sacadura conhecia bem as capaci-

des científicas do seu companheiro. Por esse motivo convidou-o para se associar a esta empresa, ciente que seria a pessoa indicada para resolver os problemas de navegação.

Sacadura Cabral (Celorico da Beira, 23 de Maio de 1881 - Desaparecido entre Amesterdão e Brest em 15 de Novembro de 1924). Ingressou na Marinha com 16 anos. Mais tarde, em 9 de Março de 1916 concluiu as últi-



Os protagonistas do Raid Aéreo.

mas provas necessárias à obtenção do *brevet* militar de piloto, em Chartres, França, tendo sido classificado como “très bon pilote”. Foi o grande dinamizador da Aviação Naval e o principal mentor do projecto de travessia aérea do Atlântico Sul. A 6 de Janeiro de 1925, Sacadura Cabral é oficialmente dado como desaparecido na queda e perda do aparelho que pilotava em 15 de Novembro do ano anterior, na viagem aérea de Amesterdão para Brest.

Manuel Ortins de Bettencourt (Graciosa, 12 de Julho de 1892 – Estoril, 8 de Julho de 1969). Oficial de Marinha, frequentou o curso de piloto, nos Estados Unidos, tendo recebido o *brevet* em Junho de 1920. Participou em todas as actividades de preparação da viagem Lisboa-Rio de Janeiro, estando

prevista a sua participação na viagem. Acabou por se optar que ele não integrasse a mesma, como co-piloto, devido às características da aeronave escolhida. No entanto, foi ele o co-piloto da viagem de preparação, entre Lisboa e o Funchal, em 1921. No campo da aviação foi Comandante do Centro de Aviação Marítima. Mais tarde foi deputado e Ministro da Marinha.

Roger Soubiran (Pau (França), ? – Pau (França), 1979). Engenheiro aeronáutico francês. Possuía também *brevet* de piloto. Sacadura Cabral conheceu-o em 1916 quando frequentou o curso de pilotagem em França. Soubiran veio para Portugal em 1916, como mecânico dos primeiros hidroaviões da Marinha Portuguesa, convidado por Sacadura. No nosso país assumiu um papel extremamente importante na formação dos mecânicos portugueses da aviação. Participou na viagem aérea Lisboa-Funchal, de 1921, como mecânico. Salvou Gago Coutinho das chamas, quando o hidroavião se incendiou na viagem de regresso do Funchal. Participou ainda como mecânico na equipa que, a bordo do cruzador *República*, apoiou a viagem aérea Lisboa-Rio de Janeiro, de 1922.

### A navegação aérea

A aviação dava os seus primeiros passos, nestas décadas iniciais de Novecentos. Era necessário «inventar» praticamente tudo. Não existia experiência de grandes viagens sobre os oceanos. O alcance dos aviões era bastante limitado, devido à quantidade de combustível que transportavam. Era fundamental seguir um percurso directo. Tal só era possível se existisse um processo rigoroso de navegação aérea. Caso contrário, a viagem acabaria no meio do oceano, quando se esgotasse o combustível.

Eram inúmeros os problemas a resolver, para levar a cabo esta empresa. A viagem só poderia ser bem sucedida caso fosse tudo planeado detalhadamente. Um dos desafios mais significativos era o desenvolvimento de um processo de navegação que permitisse conduzir em segurança a aeronave sobre a imensidão do oceano. Na realidade, em 1919 tinha ocorrido uma viagem de aviadores americanos que atravessaram o Atlântico Norte. Contudo, estes não tinham utilizado nenhum método especial de posiciona-

mento. Para conhecerem a sua posição recorreram a navios que estavam afastados 60 milhas uns dos outros, sobre um percurso previamente combinado. Bastava aos hidroaviões seguir um caminho que passasse sobre esses navios, para atingirem o seu objectivo.

Em Portugal, no ano de 1920, também se tentou voar pela primeira vez para o Funchal. Foram protagonistas desta aventura outros dois pioneiros da nossa aviação: Brito Pais e Sarmiento de Beires. Usaram um avião que tinha combatido na Primeira Guerra Mundial e que necessitou de uma profunda reparação para ter condições para voar. Não se sabe exactamente quanto tempo voaram e acabaram por amarrar de emergência, por falta de combustível. A distância que

percorreram daria para eventualmente chegarem ao Funchal. No entanto, o principal problema que levou a que a sua missão não tivesse sido bem sucedida foi a falta de um processo fiável de navegação.

Sacadura Cabral, o grande obreiro da viagem Lisboa-Rio de Janeiro, preocupou-se com todos os detalhes de planeamento. Estudou as tentativas anteriores de realizar viagens oceânicas mais longas. Procurou conhecer em detalhe as características das aeronaves disponíveis, para perceber se estas apresentavam capacidade para percorrer os percursos que permitiriam o sucesso da sua viagem. Para que tudo corresse bem, ele entendeu, desde o primeiro momento, que precisava do apoio de alguém com capacidade para desenvolver um processo rigoroso de posicionamento. Conforme afirmado anteriormente, ele conhecia bem as capacidades intelectuais de Gago Coutinho. Por esse motivo, decidiu convidar o seu antigo companheiro das missões geodésicas em África para colaborar no seu projecto.

Gago Coutinho foi o grande obreiro desse método de navegação aérea. Real-

ce-se o facto de ele ser uma pessoa com uma enorme experiência no campo do posicionamento. Desde os seus primeiros tempos de jovem oficial embarcado que ele escrevia textos sobre assuntos relacionados com a navegação. Mas foi em terra firme que ele mais desenvolveu essas

esta adaptação não consistia na simples utilização dos instrumentos e métodos de cálculo da navegação marítima para a aérea. Ele próprio alerta para esse facto, num pequeno texto que publicou no nº 14 da revista *O Automóvel*, no qual explica a sua proposta de navegação aérea:

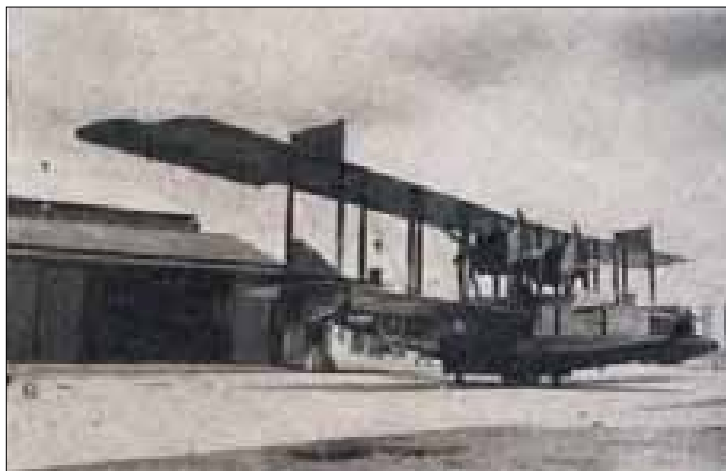
**«O navegar um aeroplano por cima do mar não é problema tão fácil, como a muita gente poderá parecer, mesmo que haja boas condições de tempo, e não falte o Sol para as observações astronómicas, nem os instrumentos próprios para o observar.**

**Não se julgue que basta convidar, como se fosse para um passeio a Setúbal, um oficial da marinha ou um capitão da marinha mercante, que embarcaria no aeroplano com um cronómetro, um sextante vulgar, tábuas náuticas e al-**

**manaque, e, é claro, a sua muita experiência de navegação astronómica em navios».**

Quais foram efectivamente esses contributos de Gago Coutinho para a navegação aérea? Este assunto está amplamente divulgado, uma vez que os autores da proeza de 1922 deixaram imensos textos, nos quais explicam o método que usaram e o funcionamento dos instrumentos que desenvolveram para o efeito. A título de exemplo, refira-se que nos *Anais do Clube Militar Naval* publicaram um mesmo artigo, sobre navegação aérea, em quatro línguas diferentes: português, francês, inglês e alemão. Estes relatórios dos protagonistas têm sido reproduzidos inúmeras vezes, pelo que são de consulta fácil para quem pretenda conhecer em detalhe as principais inovações introduzidas na navegação.

Apesar do que ficou escrito no parágrafo antecedente, não queremos deixar de mencionar aqui, resumidamente, quais foram esses contributos. Em traços gerais, os problemas colocados pela navegação aérea são os que se indicam em seguida.



*O hidroavião Felixstowe F.3.*

capacidades. Participou em trabalhos de levantamentos geodésicos em diversas colónias portuguesas de África, assim como em Timor. Tratava-se de trabalhos extremamente exigentes. Os locais onde efectuavam os levantamentos situavam-se, em muitos casos, em zonas inóspitas e sem qualquer possibilidade de apoio para fazer face aos problemas que surgiam. O sucesso dessas missões dependia muitas vezes da perícia dos participantes para resolver os problemas técnicos que os instrumentos apresentavam. Por esse motivo, Gago Coutinho tornou-se um especialista em instrumentos de observação astronómica. Por outro lado, era necessário encontrar, muitas vezes no próprio terreno das observações, solução para os desafios científicos que surgiam.

Com esta experiência, não admira que Gago Coutinho fosse um conhecedor experimentado dos procedimentos de posicionamento em terra e no mar. O seu principal contributo consistiu «simplesmente» em adaptar as técnicas que ele tão bem dominava para o novo meio, o ar. No entanto,



*Na Baía do Funchal.*

Em primeiro lugar, o instrumento de observação dos astros. Na época, usava-se essencialmente o sextante clássico de marinha. Este apresentava alguns inconvenientes. Conforme o avião ia subindo em altitude tornava-se mais complicado definir com rigor a linha do horizonte, fundamental para obtenção das alturas dos astros. Além disso, poderia ser necessário observar astros durante a noite, quando essa linha não está visível.

Para obviar essa limitação, Gago Coutinho desenvolveu um sextante de horizonte artificial e com sistema de iluminação nocturna, para permitir observar as alturas em quaisquer circunstâncias e ler os respectivos valores. Por outro lado, este sextante permitia ainda ultrapassar outro problema, que era a necessidade de conhecer a elevação do observador em relação ao nível do mar. Este valor é necessário para os cálculos. Apesar de estar preparado para todas as eventualidades, Gago Coutinho dava preferência ao uso do sextante no seu modo clássico, isto é com horizonte de mar. Desenvolveu inclusivamente um processo para determinar a altitude de voo, observando a sombra do avião sobre a água e resolvendo um problema trigonométrico.

Por outro lado, qualquer aeronave é bastante influenciada pelo efeito do vento. Em termos gerais, o vento terá dois efeitos sobre a aeronave. Por um lado, um efeito segundo o sentido em que ela está a seguir, e que implica um aumento ou uma redução da velocidade, consoante o vento esteja a favor ou contra. Além disso, existe um movimento lateral, conhecido por deriva ou abatimento, e que terá como consequência que o avião siga ao longo de uma direcção diferente daquela para onde está a apontar.

Para conhecer qual o efeito real do vento sobre o hidroavião, Gago Coutinho imaginou o seguinte procedimento. Traçou na cauda do aparelho umas marcas que permitiam conhecer o ângulo entre a direcção para onde o avião apontava e o caminho que ele realmente seguia. Lançando umas bombas de fumo à água, observava o valor desse ângulo. Seguidamente alterava-se a direcção do voo em 45° e repetia-se o procedimento. Para conhecer o efeito do vento usava-se um instrumento construído com a colaboração de Sacadura Cabral, a que deram o nome de «Plaquê de abatimento» ou «corrector de rumos».

Existia ainda o problema da velocidade

da aeronave, que implica que os cálculos sejam efectuados rapidamente. Se no mar se pode demorar bastante tempo a calcular uma posição, pois o navio tem velocidade baixa e nunca percorrerá uma distância grande no tempo que se demora a fazer o cálculo; no caso dos aviões a situação é diferente. Se o tempo de cálculo for elevado, pode acontecer que quando se conhecer a posição, e se ela estiver muito errada,

alcance próximo da distância a percorrer. O objectivo que pretendiam alcançar era uma ilha no meio da imensidão do oceano. No ano seguinte, na viagem para o Brasil, tinham que conseguir «acertar» com um objectivo ainda mais pequeno, os Rochedos de São Pedro e São Paulo. Mas conseguir alcançar uma ilha, como a Madeira, ao fim de várias centenas de milhas sobre o oceano, era um excelente teste para o método de navegação. E com esta

viagem ficou provada a sua eficácia. O percurso directo e os ventos favoráveis permitiram que o avião chegasse à Madeira com combustível ainda suficiente para alcançar as Canárias.

## A viagem

O voo para o Funchal começou quando passavam exactamente vinte e cinco minutos das dez horas da manhã, no dia 22 de Março de 1921. Estavam poucas pessoas a despedir-se dos quatro aventureiros, quando estes partiram do rio Tejo. Sacadura Cabral explica o motivo porque tal aconteceu. Ele desejava fazer a viagem com o hidroavião totalmente carregado de combustível e com vento favorável. Só assim poderia garantir que com combustível para cerca de nove horas e meia de viagem conseguiria chegar ao seu destino. Na época não existiam processos de previsão meteorológica como aqueles de que dispomos hoje em dia. A solução era observar o vento, pela manhã, e caso estivesse favorável partir. Assim garantia-se

pelo menos que a parte inicial da viagem se fazia a favor do vento. Depois, era ir avaliando as condições que se iam encontrando, ter fé que estas não se alterassem muito e ter planos alternativos, para o caso de elas se complicarem. A opção de verificar o tempo no início da manhã tinha a ver com o facto de eles desejarem fazer a viagem toda durante o período diurno, pelo que teriam que largar de manhã.

Dez minutos depois de descolarem passaram sobre o Bugio, altura em que Gago Coutinho assumiu as funções de navegador, confinado ao seu pequeno espaço e rodeado de aparelhos e instrumentos que ajudariam os quatro aventureiros a permanecer no rumo certo. As condições meteorológicas apresentavam-se favoráveis e a terra deixou de ser visível às 11 horas.

Os comandos do hidroavião foram entregues ao tenente Bettencourt, enquanto



*Finalizando a manobra de amarrar.*

já não seja possível tomar medidas para a compensar. Para obviar este inconveniente, Gago Coutinho calculava antecipadamente tudo aquilo que poderia ser calculado antes do voo. As cartas usadas na navegação marítima, na projecção de Mercator, têm escala variável. Gago Coutinho desenhou num cartão o percurso a percorrer, usando uma projecção cónica secante, que permitia uma escala constante. Gago Coutinho escolhia os cruzamentos de paralelos e meridianos que ficavam próximos do percurso a percorrer e para esses pontos calculava alguns dados que colocava numa tabela para usar quando no ar.

Faltava apenas testar estas inovações, numa viagem mais curta. Daí que tenha surgido a ideia de levar a cabo a ligação com o Funchal. Esta viagem experimental apresentava todas as características que iriam encontrar na viagem maior! O hidroavião tinha um

Soubiran, encarregue de manter os depósitos de combustível atestados, praguejava a falta de sorte por não poder fumar a bordo. A viagem decorria sem percalços, e vinte minutos depois do meio-dia os quatro tripulantes avistaram o vapor *Funchal*, e pouco tempo depois, o vapor *Porto*, confirmando-se assim a boa navegação.

Previendo a possibilidade de realizar o «raid» aéreo no dia 22 de Março, Sacadura Cabral encontrou-se, em Lisboa, com o imediato do paquete *Porto*. Como este ia largar com destino ao Funchal solicitou-lhe que se os vissem sobrevoar o navio, sinalizassem esse facto içando bandeiras. Pretendia comparar com o paquete, uma vez reunidos no Funchal, se os cálculos acerca da distância a que se encontravam de Lisboa eram coincidentes. No Funchal os valores foram comparados e eram realmente bastante próximos uns dos outros. Comprovou-se desse modo a eficácia dos meios de navegação aérea que haviam desenvolvido: o sextante de horizonte artificial, os métodos de cálculo e o corrector de rumos.

O vento continuava de feição, permitindo estabelecer-se uma velocidade média de 70 milhas por hora. Os tripulantes aproveitaram esse período para recuperarem forças com bombons que levavam a bordo, os únicos mantimentos sólidos permitidos para não aumentarem o peso total do aparelho. No

restante percurso foram avistados mais quatro navios, antevendo-se a proximidade de Porto Santo. Um quarto de hora depois das quatro da tarde, de forma sonora e entusiástica, Bettencourt dava conta de terra à vista. Aproximando-se de Porto Santo, puderam finalmente relaxar e aproveitaram o resto da viagem até à Madeira. Finalmente, após sete horas e quarenta minutos de viagem, o hidroavião *Felixstowe F3* amarou na baía do Funchal, onde uma imensa multidão de locais saudou entusiasticamente os quatro heróis.

A viagem foi um facto importante para a vida social do Funchal. Era a primeira vez que uma aeronave chegava à ilha da Madeira. Os heróis da travessia tiveram uns dias bastante agitados, participando em diversos eventos realizados pela população local, e nos quais foram «obrigados» a contar todas as peripécias. Além disso, tiveram que efectuar voos com personalidades da sociedade da ilha.

O regresso a Lisboa era bem mais complicado do que a ida para o Funchal. Não do ponto de vista de navegação, porque agora tratava-se de chegar a algum ponto da costa portuguesa e depois seguir ao longo da costa. O problema era o vento, que costuma soprar predominantemente dos quadrantes de Norte. A primeira coisa que fizeram foi dirigir-se a Porto Santo. Reduziam ligeiramente a distância a percorrer e podiam avaliar melhor o vento ao largo,

pois no Funchal tal não é possível, devido às montanhas elevadas que a ilha tem.

Depois de vários dias de espera, enquanto esperavam por ventos de Noroeste, decidiram largar a 6 de Abril. O seu plano era apontar a Lagos, pois estava fora de questão conseguir chegar a Lisboa. Iriam avaliando a distância percorrida e tinham definido um ponto onde teriam que optar por continuar até Lagos ou voar para Casablanca. Escolheriam esta última hipótese caso o vento fosse contrário à progressão para Lagos. Além disso, tiveram que descolar com o avião completamente atestado de combustível. Devido ao peso, e ao fazer uma curva a baixa altitude, um dos flutuadores bateu na água. O flutuador começou a meter água. Era aí que levavam as bombas de fumo, que se incendiavam em contacto com a água. Deflagrou um incêndio e o hidroavião caiu. Felizmente estavam próximo de terra e foram todos salvos.

Apesar deste infeliz incidente, o objectivo tinha sido alcançado. Em 1922 o sonho de que fala o poeta tornou-se, mais uma vez, realidade. É isto, graças aos excelentes resultados alcançados na viagem entre Lisboa e o Funchal, em 1921, que o Museu de Marinha evoca com esta singela exposição.

*Colaboração do  
MUSEU DE MARINHA*

## **DIA DO COMBATENTE – 93º ANIVERSÁRIO DA BATALHA DE LA LYS E 75ª ROMAGEM AO TÚMULO DO SOLDADO DESCONHECIDO**

Comemorou-se no dia 9 de Abril o Dia do Combatente, o 93º Aniversário da Batalha de La Lys e a 75ª Romagem ao Túmulo do Soldado Desconhecido. As comemorações tiveram lugar, no Mosteiro de Santa Maria da Vitória, na Batalha, tendo sido presididas pelo Ministro da Defesa Nacional (MDN), Prof. Dr. Santos Silva.

As cerimónias tiveram início com uma celebração religiosa na Igreja do Mosteiro, com Missa de Sufrágio pelos Combatentes falecidos, tendo sido celebrante o Reverendíssimo Bispo das Forças Armadas e de Segurança, D. Januário Torgal Mendes Ferreira, cuja homilia alusiva à efeméride se revestiu de profundo significado. Os cânticos religiosos foram entoados pelo Coro da Cruz Vermelha Portuguesa.

De seguida, em Cerimónia Militar, foram prestadas honras à Alta Entidade.

O Presidente da Direcção Central da Liga dos Combatentes, General Chito Rodrigues, como representante da organização anfitriã, dirigiu cumprimentos às entidades convidadas e a todos os demais presentes, tendo feito uma intervenção, centrada na defesa dos va-



lores e do espírito de sacrifício do Combatente Português.

Seguiu-se uma alocução, do MDN, destacando a importância das Forças Armadas no contexto nacional, quer em tempo de guerra, quer em tempo de paz.

Após o desfile das Forças em Parada, constituídas por militares dos três Ramos, os convidados dirigiram-se ao Museu das Oferendas, onde foi assinado o Livro de Honra, pelo MDN.

Posteriormente, na Sala do Capítulo, o orador convidado, Prof. Dr. Eduardo Lourenço, apresentou uma brilhante alocução, sobre as causas políticas que estiveram na origem do deflagrar do 1.º Conflito Mundial e das nefastas consequências

para os povos envolvidos, enaltecendo as qualidades intrínsecas do Combatente Português para fazer face a toda a espécie de dificuldades que teve de enfrentar, após o que teve lugar a Cerimónia de Homenagem aos Mortos pela Pátria, com a deposição de 25 coroas de flores junto ao Túmulo do Soldado Desconhecido, pelas entidades presentes e a prestação de honras por Força Militar.

Este acto de profundo significado patriótico terminou com a entoação do Hino Nacional, executado pela Banda da Força Aérea e acompanhada pela assistência.

Terminadas as cerimónias houve lugar a um almoço de confraternização nas instalações do Regimento de Artilharia N.º 4, em Leiria.

De salientar a grande participação de muitos Combatentes e seus familiares, bem como de várias Associações que, com a sua presença, quiseram, mais uma vez, associar-se a estas cerimónias.

*Colaboração da  
LIGA DOS COMBATENTES*

## CAPITÃO-GENERAL DA ARMADA

No reinado de D. João IV (1640-1656), o título de Capitão-General da Armada Real e dos Galeões de Alto Bordo do Mar Oceano, designava o primeiro lugar na hierarquia naval portuguesa. Sucedeu, a partir da Guerra da Restauração, ao título de Capitão-Mor do Mar, criado em 1373 pelo rei D. Fernando I, indignado com a conduta cobarde e incompetente de Lançarote Peçanha, Almirante de Portugal, na guerra contra Castela.

O Capitão-General da Armada Real e dos Galeões de Alto Bordo do Mar Oceano, tinha como seus subordinados outros Capitães-Generais, normalmente designados por "Generais do Mar", que adoptavam o título consoante pertencessem ao Almirantado do Oceano Atlântico (Mar Lusitano) ou ao Almirantado do Oceano Pacífico (Mar das Índias). No comando das esquadras também se encontram Capitães-Generais. Podem referir-se como exemplos: António Teles de Meneses, que em 1646 foi Capitão-General da esquadra de socorro à Baía e tinha como seu almirante o mestre-de-campo-general Luís da Silva Teles, ou ainda o Conde de Castelo Melhor, que em 1649 foi Capitão-General

da primeira esquadra da Companhia Geral de Comércio, tendo como almirante Pedro Jacques de Magalhães.

No Alvará de 28 de Julho de 1736 foi criada a Secretaria de Estado da Marinha e Conquistas, com o objectivo de centralizar a direcção dos negócios de Marinha e Ultramar. Na dependência do titular deste órgão, na parte da Marinha, havia dois altos funcionários: o Capitão-General da Armada Real e dos Galeões de Alto Bordo do Mar Oceano, que comandava as forças navais; o Vedor da Fazenda, que dirigia superiormente a actividade logística da Marinha.

No que Valdez dos Santos (A Hierarquia Naval, Academia de Marinha 1984) julga ser uma cópia manuscrita de um decreto de 23 de Julho de 1757, são especificadas as duas jurisdições, e definidas claramente as atribuições do Capitão-General da Armada Real e dos Galeões de Alto Bordo do Mar Oceano, que foram atribuídas a D. João da Bemposta. Como refere aquele autor, este ilustre Conselheiro de Estado e Mordomo-Mór de D. Maria I, dedicou toda a sua inteligência e zelo aos serviços da Marinha e à sua organização, sendo muito cioso

das suas prerrogativas, como se pode verificar ao consultar os registos gerais da Marinha do seu tempo, existentes no Arquivo Central de Marinha.

Por morte de D. João da Bemposta, o Vedor da Fazenda quis retomar os antigos privilégios de comando e direcção-geral de toda a actividade da Marinha, tanto mais que, como nota Valdez dos Santos, fora "Capitão-de-mar-e-guerra e Coronel do Mar, em cujos postos embarcou, satisfazendo com acerto as suas obrigações". Para resolver o problema de quem deveria substituir o Capitão-General da Armada Real e dos Galeões de Alto Bordo do Mar Oceano na sua ausência, quer temporária quer definitiva, foi criado o posto de tenentegeneral. Depois de D. João da Bemposta, o cargo foi desempenhado por D. Pedro José de Noronha Camões de Albuquerque Moniz de Sousa até 1788, a que se seguiu, até 1795, Martinho de Melo e Castro, que chamou a si as funções e extinguiu o cargo, ficando as suas responsabilidades atribuídas ao Secretário de Estado da Marinha.

*António Silva Ribeiro*  
CALM

## VIGIA DA HISTÓRIA

### UM PORTUGUÊS NA MARINHA DE ESPANHA

Já depois de escrito o pequeno apontamento que hoje aqui trago, verifiquei que o mesmo já havia sido relatado, de forma romaneada, por Celestino Soares, na obra "Quadros Navais", com o título de "Os Sonhos".

Dado que são passados cerca de 50 anos desde a última edição daquela obra julgo que, apesar disso, haverá interesse na divulgação deste episódio que se me afigura pouco conhecido.

A Gazeta de Lisboa, de 13 de Maio de 1803, trazia uma notícia, oriunda de Madrid, que seguidamente se resume.

Relatava o correspondente que a fragata Cantábria, da Coroa de Espanha, em serviço de correio marítimo havia saído em 10 de Agosto, de Montevideu com destino à Corunha, e devido ao mau tempo começou a fazer tanta água que a maior parte da tripulação e passa-

geiros se viu forçada a abandoná-la, em duas pequenas lanchas, no dia 11 de Setembro na posição 26° de latitude Norte e 347° do meridiano da Ilha Ferro.<sup>1</sup>

Segundo o relato dos naufragos também as pequenas lanchas se iriam perder se, no dia seguinte, não tivessem sido socorridos pelo bergantim português S<sup>a</sup> Ana, de que era capitão José Filipe Nunes, saído do Rio de Janeiro a 12 de Agosto, com destino aos Açores e que três dias de forte temporal haviam "atirado" o navio para aquela posição.

Não foram só as más condições de tempo que o capitão José Filipe Nunes teve de vencer para socorrer os 61 naufragos já que parte da sua tripulação, devido à escassez de víveres e de água, temia que o acréscimo de pessoas fosse pôr em risco a sua sobrevivência.

Recolhidos os naufragos, chegou o

navio ao Faial, porto de destino, onde descarregou a carga findo o que resolveu o capitão transportar os naufragos à Corunha só não o conseguindo porque, uma vez mais, o mau tempo o obrigou a arribar a Ferrol onde desembarcaram.

O Rei de Espanha, ao tomar conhecimento da acção humanitária e abnegada do capitão português resolveu atribuir, a título de tença, ao capitão Filipe Nunes o soldo de Capitão de Fragata da Marinha de Espanha.<sup>2</sup>

*Com. E. Gomes*

#### Notas:

1) O meridiano da Ilha Ferro no arquipélago das Canárias foi, durante muitos anos, o meridiano de referência. A longitude apontada corresponde a cerca de 31° W de Greenwich.

2) As várias diligências para saber mais pormenores sobre este caso, nomeadamente durante quantos anos houve pagamento da tença, quantas pessoas terão perdido a vida no naufrágio e qual o percurso de vida do capitão português, resultaram totalmente infrutíferas.

## O Cowboy

**E**mbarquei bastante para um oficial médico naval. Dos médicos que entraram nas fileiras no pós - 25 de Abril, a minha geração de médicos (dos quais poucos restaram) embarcou sucessivamente, muito para lá da especialidade. Sou de um tempo, ainda não esquecido, em que o médico fazia parte da guarnição dos navios. Antes essa função foi, muitas vezes cumprida por médicos da Reserva Naval. Com a Marinha conheci todos os continentes, mesmo os mais longínquos como a Austrália. Ora, para um médico, que só navegou em navios "cinzentos", operacionais, longe das ocasionais viagens de representação, de alguns outros navios e médicos, é, compreensivelmente, motivo de orgulho... tanta viagem e tanto mar... A navegar tive várias funções acessórias, sendo que a função cultural foi uma constante. Essa abrangia muitas vezes a escrita - no omnipresente jornal de bordo - até à organização de eventos, como exposições de fotografia e, é claro, a organização da videoteca...

Estou longe de ser um cinéfilo. Ao contrário, das artes a escrita é para mim a maior e a

que mais gosto. Contudo, colaborava na videoteca com alma em coração e apreciava os filmes, que nos preenchiam a alma nas longas navegações. - A importância de um filme a bordo, só pode ser avaliada por quem já esteve 33 dias consecutivos, em exercícios, sem ver terra, ou enjoou consecutivamente durante dias a fio... Um filme não é um acessório, torna-se numa necessidade de bem-estar...

De todos os artistas de cinema existe um que sempre apreciei e, ultimamente, tenho verdadeiro reconhecimento. Este homem, de grande longevidade, começou em Hollywood como actor de filmes do Oeste Americano (*os Westerns*). Neles defendeu incontáveis damas em apuros. Combateu, muitas vezes em grande desvantagem, os vilões da fita (...sempre homens maus e detestáveis), aos quais não dava quartel. Fez também um ou outro papel de bom vilão *cowboy*. Herói acossado por leis e homens injustos, que

combatia - por ele, ou por outros - pelos direitos mais simples a que todo o ser humano aspira: a vida, a terra, a liberdade... a justiça...

Mais tarde, na sua carreira, aquele mesmo actor, fez alguns filmes policiais. Destes destaco um em que, no papel de polícia à paisana, desmonta, por caso, um assalto em curso e abanando uma gigantesca pistola, quase um canhão portátil, responde a um ladrão (que também lhe apontava uma arma) - "torna feliz o meu dia..." tradução pobre de "Make my day...", frase original que encerra muito mais significado, e que ficou para sempre



associada a Clint Eastwood.

Contudo, tudo o que disse até agora poderia atribuir-se a muitos outros actores americanos, de grande sucesso e fama mundial. A diferença, em relação a este actor particular, foi a de que, já tardiamente, iniciou uma carreira de realizador e essa já o definiu inteiramente como homem. Na realidade, não há um dos seus filmes que eu pessoalmente não aprecie. Todos me põem a pensar na mensagem que o realizador quis passar e no homem que ele deve ser. Todos os filmes deste *cowboy* retratam temas de grande humanidade.

Gosto particularmente do filme em que Clint Eastwood (actor e realizador) apoia uma mulher pugilista (*Million Dollar Baby - Sonhos Vencidos*). Trata-se de uma jovem maltratada pela vida e pela própria família, que procura uma identidade (e um razão para viver) no pugilismo. Contudo, depois de um período de sucesso, sofre um traumatismo da coluna

e acaba imobilizada, numa cama de hospital. Eastwood, na sua qualidade de treinador e emocionalmente ligado à atleta e ao seu sofrimento, acaba por "facilitar" a sua eutanásia. - A eutanásia é um tema de difícil caracterização, mesmo por médicos e filósofos da ética médica. Que este autor o tenha representado de forma tão brilhante, agradou-me profundamente.

Outro excelente filme é *Gran Torino*, em que Clint - novamente actor e realizador - faz de ex-combatente da Guerra da Coreia. Homem velho, solitário, perseguido pelas suas acções naquele conflito, vê o seu bairro invadido por emigrantes asiáticos. Racista, e cheio de outros preconceitos, acaba por revelar uma outra face (que todos nós temos, mas muitos infelizmente nunca expressam). Liga-se a dois jovens asiáticos, sacrificando, no processo, a própria vida - uma acto comovente, com referências humanas e cristãs, profundas... Este último filme, aliás, é de particular actualidade e paralelismo com Portugal. Conheço vários ex-combatentes, particularmente da Guiné-Bissau, que mataram e perderam amigos na guerra que pretendia manter Portugal em

África. Vêm, agora, com a mesma amargura retratada no filme, os seus bairros cheios de violência, muitas vezes às mãos dos descendentes daqueles que lutaram para afastar os portugueses das suas terras... Esse facto gera neles particular desencanto, descrédito e implica sofrimento - tal como este *Cowboy* realizador, tão bem retratou...

Do mesmo modo, quando se decidiu a fazer um filme de guerra - e logo a violenta batalha de *Iwo Jima*, no conflito que opôs EUA e Japão durante a 2ª guerra mundial - Eastwood apresentou o lado humano (singular) dos combatentes dos dois lados, que tão frequentemente é esquecido na "glória" das vitórias e no "sofrimento" dos derrotados. Clint retratou os militares como pessoas, com mães, filhos, desejos e uma história pessoal de medos e anseios. Este filme leva os militares para longe, muito longe, da vulgar "carne para canhão", réstia atribuída aos com-

batentes, na maioria dos filmes de guerra... Só por isso, merecia uma referência honrosa nesta revista...

Finalmente, retratou também, com mestria, um homem que fez história pelo perdão: Nelson Mandela. Este preso político durante 28 anos – que por pouco escapou à pena de morte – acabou presidente do seu país fortemente dividido. Quando chegou ao poder não procurou vingança. Procurou reconciliação. Este exemplo é de particular importância em África, continente donde o perdão político – como sabe o leitor atento – é extremamente raro (como são exemplo as convulsões políticas nas ex-colónias portuguesas) e o aniquilar físico dos adversários políticos um evento (quase) banal...

Decidi escrever sobre este artista porque vi um documentário sobre ele. Neste documentário, muitas vezes em discurso directo, Eastwood apresenta-se como um homem afável, não ostensivo, que revela o seu amor pelas coisas simples: o mar, uma praia solitária, a

poesia do vento... Tem uma paixão por golfe, admitindo, logo em seguida, que não é bom jogador e que no golfe, joga contra si próprio, contra as sua incapacidade de fazer melhor, não se comparando com outros jogadores... Muitas vezes me senti assim em relação aos desafios que encontro e considero, genericamente, esta a melhor receita para a vida...

Imaginei, ainda, os riscos que correu, em todos os seus filmes, pelos temas profundamente humanos que retrata e pela abordagem sensível que sempre tomou - longe, muito longe, do consumismo imediato, comum no nosso país e, certamente, também no dele... Deverá ter sofrido críticas e sofrimentos, prejuízos e desilusões. Agrada-me que este realizador tenha, apesar de tudo, sobrevivido. Gosto especialmente de tudo, nos seus filmes, que não é explícito e fica à compreensão profunda do espectador. O sucesso dos seus filmes garante-me que ainda vale a pena... a diferença...

Bem vê o leitor amigo e paciente, se ainda fosse o presidente da comissão-de-bem-estar, a bordo de um qualquer NRP da Marinha Portuguesa, lá teria os filmes deste *Cowboy Americano*. Como a bordo são sempre poucos os filmes, passariam várias vezes. De cada vez, teriam significado distintos – pois é assim com algumas obras de arte: que nunca perdem actualidade... Vou, na navegação pela vida, continuar a minha carreira de escritor de coisas simples e desprezíveis nesta revista da armada. Faço pequenos *clips* de vídeo da minha e de outras vidas, que se cruzam nesta nossa Marinha e nestas páginas...

*Doc*

*Post Scriptum* - Não quero, hoje e aqui publicamente, deixar de agradecer ao marinheiro que assina A.C.F. e que teve para com o Doc, por escrito, imerecidos elogios... Com propriedade posso, também aqui, dizer: "you made my day"...



## CARTA



*Ex.mo Sr. Director da Revista da Armada*

**A** cabo de ler, na Revista que V. Ex<sup>a</sup> superiormente dirige, o artigo sobre a Viagem de Circum Navegação do curso D. Lourenço de Almeida que, por momentos, me fez voltar atrás no tempo.

Na altura da chegada do vosso curso tinha eu, e mais outros 49 camaradas, acabado de entrar para a Escola Naval e não foi, sem grande curiosidade, inveja e esperança que algum dia nos sucedesse o mesmo, esperança vã e infundada, como o tempo veio mais tarde a demonstrar, que vimos chegar os 48 felizardos do LA.

O relato apresentado na R.A. pouco ou nada acrescentou ao que, se tal existisse então dir-se-ia que por praxe, todos nós 50, pelas repetidas vezes ouvido, fomos memorizando. Posso testemunhar, e como eu julgo todos os outros do meu curso, que a visita ao Japão vos terá deixado uma marca que vos terá acompanhado ao longo da vida. Pese embora as fotos no deserto, a quase falta ao embarque de um cadete em S. Diego, os relógios comprados a peso em Aden, e atirados borda fora, por não estarem certos com os dos instrutores, foi o Japão, estou certo, que terá constituído talvez o ponto mais alto da vossa viagem. A profusão de pijamas de seda, todos eles com o Fujiama bordado nas costas, alguns quimonos igualmente adornados, todos eles reveladores de um excepcional bom gosto que só os maldizentes punham em causa, as profundas vénias de saudação, tudo isso passou a integrar o dia-a-dia, para alguns, vá-se lá saber porquê, aterrador, da nossa permanência na Escola. Se a isso se juntar a existência de uma máquina fotográfica por cadete e, máximo dos máximos, pelo menos um rádio transistor por cabeça, verdadeira inovação tecnológica, somente conhecida, por alguns mais evoluídos, através das revistas da especialidade, poder-se-á ter uma ideia, embora que pálida, das marcas deixadas pela experiência vivida, experiência essa que, sei lá se em boa hora, se dispuseram a partilhar conosco, não tão felizardos mortais.

Por me ter feito recordar tal experiência que, apesar de tudo, ajudou a cimentar, desde então, muitas amizades, envio-lhe um abraço que peço estenda a todos os camaradas do L.A.

Um abraço amigo

do L.C. 15

# Rohde & Schwarz - na vanguarda da tecnologia

Temos as melhores soluções para si.

A Rohde & Schwarz é um fabricante independente e um dos maiores fornecedores de equipamentos e sistemas electrónicos da Europa. Desenvolvemos, produzimos e comercializamos instrumentos e sistemas nas áreas de teste e medida, radiocomunicações, broadcasting, radiomonitorização e radiolocalização, segurança IT.

A chave do nosso sucesso é o desenvolvimento de sistemas de comunicação e medida em parceria com os nossos clientes. Esforçamo-nos para entender ao pormenor as necessidades dos nossos clientes, e depois desenhar soluções rentáveis. Como empresa independente, mantemos um contacto próximo com os nossos clientes através de uma rede de mais de 70 representações mundiais.

O nome Rohde & Schwarz é sinónimo de inovação, precisão, fiabilidade e qualidade. Esta é a nossa fórmula para atingirmos a satisfação do cliente e para sermos os melhores na nossa área de negócios.

[www.rohde-schwarz.pt](http://www.rohde-schwarz.pt)

# QUARTO DE FOLGA

## JOGUEMOS O BRIDGE

### Problema nº141

TAPE OS JOGOS DE E-W PARA TENTAR CUMPRIR A 2 MÃOS

#### Norte (N)

♠ ♥ ♦ ♣  
R 6 7 D  
D 4 4 V  
V 3 3  
10  
2

#### Oeste (W)

♠ ♥ ♦ ♣  
8 R V 9  
5 D 6 7  
3 9 4  
2 2

#### Sul (S)

♠ ♥ ♦ ♣  
6 A A A  
10 R 8  
8 D 5  
5 2  
3

#### Este (E)

♠ ♥ ♦ ♣  
A V 10 R  
9 7 9 10  
7 8 6  
4 5

E-W vuln. S abre em 1♥, N marca 1♠, S dá 2♦, N remarca ♠ e S fecha em 3ST, recebendo a saída a ♣2. Analise as 4 mãos e escolha em que linha gostaria de estar sentado para marcar pontos na sua coluna.

### SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº141

A resposta deverá ser na linha E-W pois o contrato é incumprível, bastando para isso que E esteja atento e não caia na tentação de cobrir a figura jogada em N com o seu R, deixando S fazer a 1ª vaza e ficando com ♣R10. Repare que "furando" a regra habitual de "figura sobre figura", vai destruir a única possibilidade que S tinha para entrar no morto e fazer 4 vazas em ♠. À semelhança do problema anterior, apresenta-se mais um exemplo em como é muito importante não jogar apressadamente na 1ª vaza, pois grande parte dos jogos podem ganhar-se ou não nesta jogada, e vale a pena perder algum tempo para se analisar o melhor plano de carteiro ou de flanco para a defesa do contrato.

Nunes Marques  
CALM AN

### CORRECÇÃO

Por lapso, na RA Nº452 de Maio 2011, foram publicadas as soluções do problema nº 139 da rubrica *Jogamos o Bridge*, em vez da solução nº 140, que seria a correcta.

Segue -se então as soluções do problema em falta.

### SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº140

A resposta será FALSO, pois com a saída a ♠ o contrato não se poderá cumprir, desde que E jogue bem e não caia na asneira de meter R ou D, mas deixe S fazer a 1ª vaza de V. S vai ter de jogar ♣, uma vez que o cumprimento obriga a fazer pelo menos uma vaza nesse naipe, W faz o R e ataca ♣, e aí sim, E jogará uma das figuras, ficando com a outra para dar o cabide (3♠+2♣) quando S voltar a jogar ♣. Este problema constitui mais um exemplo de como é fundamental não jogar precipitadamente na 1ª vaza, quer quando estamos a cartear, quer na posição de defesa.

## PALAVRAS CRUZADAS

### Problema nº423

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											
11											

**Horizontais:** 1 – Que tende a fazer pronunciar a redibição. 2 – Imigração de um povo inteiro; no princípio de eritema. 3 – Rostir na confusão; cento e cinquenta romanos. 4 – Assoo; planta opiácea. 5 – Saias curtas, geralmente de lã, e de cor; assim por diante. 6 – Título de uma das mais belas tragédias de Corneille, em cinco actos e um verso; possuir. 7 – Nome feminino; falta uma para ser anapurna. 8 – Plural de na; rio dos Estados Unidos. 9 – Nota musical; rasura na confusão. 10 – Transpira; serra de Portugal (Vila Real), também chamada Carva e Vreia de Jales. 11 – Pássaro dentirrostro avermelhado (pl).

**Verticais:** 1 – Descer novamente. 2 – Partícula que se coloca antes de um nome, ligado a ele por um traço de união; cidade do Vietname meridional, na margem do rio Saigão. 3 – Estado de quem dorme (pl); simb. quím. do antimónio. 4 – Idoso na confusão; nome próprio masculino. 5 – Biton na barafunda; cravar com puas. 6 – Vasta extensão de água salgada, que cobre a maior parte do globo terrestre (pl). 7 – Mamilos dos irracionais; no princípio de atapulhar. 8 – No meio do gorro; piraó na confusão. 9 – Graceja; vinho branco em que se infundiram diversas substâncias amargas e tónicas (inv. e pl). 10 – Ilha do Arquipélago, onde Vénus tinha um templo magnífico. 11 – Governo em que o poder é exercido pela plebe (pl).

### SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 423

**Horizontais:** 1 – Redibitorio. 2 – Exodo; Eri. 3 – Rsiotr, cl. 4 – Esmonco, Sio. 5 – Saiotes; Etc. 6 – Cid; Ter. 7 – Ega; Anapura. 8 – Nas; Potomac. 9 – Do; Rusaar. 10 – Sua; Preta. 11 – Rabirruivas.

**Verticais:** 1-Redescender. 2 – Ex; Saigão. 3 – Dormidas; Sb. 4 – Idsoo; Rui. 5 – Boint; Apuar. 6 – Oceanos. 7 – Tetos; Atapu. 8 – Orr; Poari. 9 – Ri, setumrev. 10 – Citera; Ta. 11- Oclocracias.

Carmo Pinto  
1 TEN REF

# CONVÍVIOS

## 44º ANIVERSÁRIO DOS "FILHOS DA ESCOLA" DE JULHO DE 1967

• Realiza-se no próximo dia 25 de Junho, no Restaurante "Ao Pôr do Sol", em Montemor-o-Novo, o almoço-convívio dos "Filhos da Escola" de Julho de 1967. Para mais informações, contactar: SAJ L Palma – TM 919448142; SAJ L Saruga - TM 914610492-TL 212249183.

## "MARINHEIROS" DO CONCELHO DE SOUSEL

• Realiza-se no próximo dia 11 de Julho, no "Pavilhão Multiusos" (JOG), na zona Industrial de Sousel, o 8º almoço de confraternização dos Marinheiros do concelho de Sousel.

Os interessados deverão contactar: 1TEN OT REF João Pegacho Tel: 212961153; TM 934254392; José Coelho da Rosa Tel: 268554775; TM 965136174.

# NOTÍCIAS PESSOAIS

## COMANDOS E CARGOS

### NOMEAÇÕES

• Comodoro Alberto Manuel Silvestre Correia nomeado Comandante da Força da EU para a operação militar da União Europeia • CTEN Nuno Miguel dos Santos Baptista Pereira nomeado Comandante do *NRP Arpão* • CTEN Bruno Ricardo Amiral Henriques nomeado Comandante do *NRP Tridente*.

### REFORMA

• CMG MN José António Pinto de Sousa Borges • CMG João Manuel de Matos Simões • CMG António José da Costa Bento • CFR OT Eliseu Augusto Narciso Pólvora • SCH A José Fernando Rodrigues Carvalho Ronda • SCH R João Romão Carrilho de Bastos • SAJ TF João Manuel Baião Tareco • SAJ L José Filipe Saúde

Neto • SAJ FZ José Monteiro Pedro • CAB A Agostinho Aldeia Ferreira • CAB A João Diogo Correia • CAB L Domingos Grave Carmona Festas.

## FALECIDOS

CMG REF Aurélio Saavedra Palhares • CMG RES Eduardo Maria Pacheco Rafael Pinto • CMG EMQ RES Franclim Loução Vitor • SMOR V REF José Marques da Silva • SCH CE REF Joaquim Alves Ferreira • SAJ L RES António Alberto Gomes Miranda • SAJ ETI REF Carlos Alberto Rebola Pereira • SAJ CE REF Joaquim dos Santos Ramos • 1SAR A REF Joaquim Alexandre dos Santos e Sousa • 1SAR TF REF António Alberto da Cunha • 1SAR M REF António da Rocha Camarinha; 1SAR CE REF Manuel João Aires • CAB A REF Artur de Pinho Fernandes • CAB FZ REF Artur José Bombaça Toureiro • CAB FZ REF Paulino do Nascimento Fernandes • 1GR DFA REF Adelino Manuel Picão Constantino • AG 2º CL PM REF Joaquim Martins de Azevedo

# CONVÍVIOS

## ASSOCIAÇÃO DE MARINHEIROS DO CONCELHO DE VILA DO BISPO



• No passado dia 27 de Janeiro, na Conservatória do Registo Comercial de Lagos, foi efectuado o registo oficial da criação da "AMCVB - Associação de Marinheiros do Concelho de Vila do Bispo" (Algarve), tendo como elementos da primeira direcção, os seguintes; Presidente - Fernando dos Santos Martins, SMOR CE Ref.; Secretário - José Joaquim Almeida Sameiro, SCH CE Ref.; Tesoureiro - Fernando Gamito Gonçalves, ex - MAR C.

No âmbito e dentro do espírito para a qual foi criada, confraternização e união entre o pessoal que de qualquer modo esteja ou esteje ligado à Marinha, natural e/ou residente no concelho de Vila do Bispo, realizou-se no passado dia 9 de Abril um passeio-almoço até Odeleite, que constou de uma deslocação até Vila Real de Santo António, subida do rio Guadiana a bordo de embarcação turística até à foz de Odeleite e almoço no restaurante "Casa das Bunganvilias" sito na mesma localidade.

Este passeio teve a participação de cerca de 70 elementos associados, seus familiares e convidados, tendo decorrido de forma harmoniosa para gáudio de todos.

## "ARTILHEIROS" CURSO CTC/CFT 86/88

• Realizou-se no passado dia 2 de Abril, mais um almoço de confraternização dos "Artilheiros" curso CTC/CFT 86/88.

O convívio foi realizado na cidade de Peso da Régua, com a recepção aos "Filhos da Escola" por parte do anfitrião e organizador. Seguiu-se a visita a uma quinta rural, "VALLED'ARCAS", onde foi servido um porto de honra.

O almoço teve lugar no restaurante "A Velha Tendinha", tendo decorrido dentro da maior camaradagem e as sempre saudosas e salutares recordações vividas na "Briosa".

## "FILHOS DA ESCOLA"

### 10ª COMPANHIA DA 1ª INCORPORAÇÃO DE 1984

• Decorreu na Escola de Fuzileiros no passado dia 12 de Março, o encontro comemorativo do 27º aniversário da 10ª Companhia. O magnífico repasto, que foi saboreado na "Associação de Fuzileiros", decorreu num ambiente de grande espírito de amizade e sã camaradagem.

## "ABASTECIMENTO" CURSO CTC/CFT 1990/91



• No passado dia 7 de Maio realizou-se mais um almoço-convívio do CTC/CFT "L" 1990. O almoço teve lugar na Sociedade Recreativa Atalaiense, precedido de uma partida de futebol no recinto da colectividade para os mais audazes.

O convívio decorreu em ambiente de muita alegria recordando os 21 anos passados e ficando a promessa de para o ano se realizar novo almoço com a esperança de se poder juntar mais "Filhos da Escola".

## "FILHOS DA ESCOLA" DE ABRIL DE 1970



• Realizou-se no passado dia 16 de Abril, em Penafiel, o 41º aniversário dos "Filhos da Escola" de Abril de 1970.

O encontro decorreu em ambiente de sã camaradagem e contou com a presença de vários "Filhos da Escola" que não quiseram deixar de estar presentes neste convívio.

# Navios Hidrográficos

## 2. O IATE REAL AMÉLIA II

Originalmente denominado *Fair Geraldine* e depois *Giraldal* este iate foi construído em Leith - Escócia, em 1880, nos estaleiros da *Ramage and Ferguson*. Tratava-se de um navio em ferro, apresentando as seguintes características:

Deslocamento máximo.....	301 toneladas
Comprimento (fora a fora).....	45 metros
Boca.....	7,10 "
Calado.....	3,20 "
Velocidade.....	11 nós

Disposto de instalação eléctrica alimentada por um dínamo,

era propulsionado por meio de uma máquina *compound* de dois cilindros verticais que accionavam um hélice de três pás, com uma potência de 320 HP. Armava com três mastros e gurupés, onde içava três latinos, um redondo à proa e duas velas de proa.

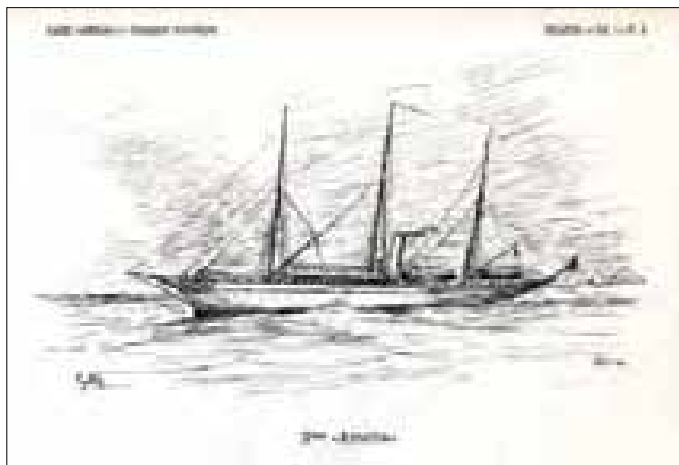
Adquirido pelo Rei D. Carlos em 19 de Abril de 1897, com o propósito de substituir o anterior *Amélia* foi rebaptizado com o mesmo nome, tendo sido assim o segundo iate *Amélia* ao serviço da Oceanografia.

À semelhança do seu antecessor, foi inicialmente comandado pelo Capitão-de-fragata Roberto Ivens e após a morte deste oficial, em 28 de Janeiro de 1898, pelo Capitão-tenente D. Fernando Pimentel. Sob a orientação do Rei, o *Amélia II* prosseguiu as campanhas oceanográficas iniciadas no ano anterior. Para o efeito, recebeu arrastos com redes de vários comprimentos, cabos de linho, covos, chichorros, lança-harpões e outros apetrechos de pesca, garrafas para recolha de amostras, prumos de copo e *Thomson*, termómetros e outros equipamentos para efectuar dragagens e observações, e ainda diversas armas para recolha de exemplares ornitológicos. A bordo existiam ainda instrumentos para preparação e conservação dos exemplares recolhidos, antes de serem entregues nos laboratórios de Cascais ou do Palácio das Necessidades.

Efectuou três campanhas durante os anos de 1897 e 98. A primeira decorreu de Maio a Setembro, tendo-se realizado na área do Cabo Espichel e Sesimbra. A segunda no mês de Novembro na foz do Rio Sado e nas aproximações do Porto de Setúbal. Estas duas campanhas estão descritas no *Diário Náutico do Yacht Amélia-Campanha Oceanográfica Realizada em 1897*, obra da autoria do Monarca e que foi publicada pela Marinha em 1978. A terceira e última campanha, no mês de Junho de 1898, localizou-se no sotavento algarvio e teve como objectivo o estudo da pesca do atum.

A propósito das campanhas oceanográficas então realizadas, são esclarecedoras as palavras escritas por D. Carlos: *As numerosas investigações oceanographicas, que as nações estrangeiras teem realizado n'estes últimos annos, com tão proficuos resultados, a importância que esta ordem de estudos tem para a industria da pesca, uma das principaes do nosso paiz, e a excepcional variedade das condições bathymetricas, que apresenta o mar que banha as nossas costas, sugeriram-nos no anno findo a ideia de explorar scientificamente o nosso mar, e dar a conhecer, por meio de um estudo regular, não só a fau-*

*na do nosso plan'alto continental, mas também a dos abyssos, que, exemplo quase único na Europa, se encontram em certos pontos, a poucas milhas da costa, acrescentando que um dos principaes objectivos da campanha era o emprego de espinheis, nas grande profundidades que se encontram a pequena distância do Cabo Espichel. Este processo verdadeiramente clássico, empregado há muitos annos pelos nossos pescadores para a apnha das lizas, que habitam os grandes fundos e são mesmo d'elles características, vem preencher uma verdadeira lacuna nas investigações zoológicas (...). Convém lembrar a este propósito, que há apenas quarenta annos era geralmente acei-*



*te no mundo científico, que a vida animal cessava a 500 metros de profundidade, pouco mais ou menos; entretanto os nossos pescadores há muito tinham resolvido o problema, ou pelo menos dilatado muito o limite bathymetrico da vida animal, indo com os seus espinheis apanhar lizas, e pescar acidentalmente esponjas totalmente desconhecidas, até 1.200 metros de profundidade, e foram elles que a dois naturalistas nossos, Barboza do Boca-ge e Brito Cappelo forneceram*

*o material, para as suas interessantes memórias, sobre os nossos esqualos abyssaes e a Bocage sobre o Hyalonema.*

Além destas três campanhas o navio realizou várias Observações Oceanográficas, missões que habitualmente duravam um só dia e incluíam a pesca com o espinhel, de arrasto e ao candeio.

Na qualidade de iate real o *Amélia II* efectuou diversas viagens ao serviço régio, destacando-se em Outubro de 1897 ao Algarve, com a subida do Rio Guadiana até ao Pomarão e em Julho de 1898 o embarque de D. Carlos para assistir a um exercício de torpedos ao largo de Cascais. Também nesse ano, quando das comemorações do Terceiro Centenário do Descobrimento do Caminho Marítimo para a Índia, foi a bordo que o Rei assistiu às regatas de vela que se realizaram em Cascais, acompanhados de outras individualidades, membros do corpo diplomático e comandantes de navios estrangeiros que na ocasião se encontravam no Rio Tejo.

Em 12 de Abril 1889 o *Amélia II* fez a sua última saída para o mar, tendo nesse ano sido trocado pelo iate *Yacona* que viria a ser rebaptizado como *Amélia*, sendo o terceiro com esse nome apetrechado e dedicado à investigação oceanográfica.

A propósito, o Comandante António Marques Esparteiro na sua grandiosa obra *Três Séculos no Mar* descreve-nos essa derradeira viagem nos seguintes termos: *"Pelos 10 horas da manhã embarcou o rei, a rainha, a condessa de Figueiró, Luís Soveral, conde de Vila Nova de Cerveira, conde de Figueiró, conde de Armoso, almirante Pinha, José Lobo, Pinto Basto, João Caldeira e D. Fernando de Serpa. Depois do almoço seguiu para Cascais e Boca do Inferno.*

*Regressou pela barra norte e seguiu até Santa Apolónia e dali a Paço de Arcos.*

*Pegou na bóia da Junqueira às 5.45 horas p.m."*

Colaboração do INSTITUTO HIDROGRÁFICO

# Navios Hidrográficos

## 2. O IATE REAL AMÉLIA II



*Imagem do espólio da Fundação da Casa de Bragança*