

REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 440 • ANO XXXIX

ABRIL 2010 • MENSAL • € 1,50



**O NRP "D. FRANCISCO DE ALMEIDA"
EM LISBOA**

Talant de biẽ faire

Tem a Escola Naval como divisa a expressão “talant de bien faire”, reproduzindo o que já fora o lema do Infante D. Henrique, seu superior patrono. Conhece-se esta expressão usada pelo distinto filho do rei D. João I, inspirador das primeiras navegações oceânicas portuguesas, de monta, que conduziram os nossos navios até à região da Guiné, explorando os arquipélagos atlânticos dos Açores, da Madeira e de Cabo Verde. O “talant de bien faire” ficou gravado no túmulo do Infante, no Mosteiro da Batalha, e popularizou-se, sobretudo, quando, em 1839, Ferdinand Denis encontrou na Biblioteca Nacional de Paris um códice encabeçado pelo título *Cronica dos feitos notavees que se passaram na conquista de Guinee por mandado do Iffante dom Henrique* [Crónica da Guiné]. No meio dos respectivos fólhos, encontrava-se uma imagem dobrada representando um homem de chapelão, que se identifica habitualmente com o Infante D. Henrique, e, na parte inferior da folha, pode ler-se a referida expressão “talant de biẽ faire” (com o sinal de nasalação do “e” que hoje se substitui pela inclusão do “m” final).

O uso desta divisa na Marinha Portuguesa é secular e seria demasiado extensa a descrição de como foi assumida por toda a instituição e como se restringiu à Escola Naval, como acontece no momento presente. Não é invulgar, contudo, que seja apresentada com um erro de grafia que lhe altera completamente o significado: em vez do “talant de bien faire”, como consta no túmulo e no retrato do infante D. Henrique, escreve-se, por vezes, “talent de bien faire”, uma expressão de sentido completamente diferente do anterior.

A palavra francesa “talent”, que se traduz em

português por talento, tem origem numa expressão grega (tálanon) que indica “prato da balança”, peso ou valor. Assumiu a versão em latim de *talentum*, com sentido semelhante, e passou para o português para designar valores ou méritos intrínsecos de alguém.

“Talent”, por outro lado, é uma palavra que existiu no dialecto provençal com um sentido de “desejo” ou “vontade”. Entrou na língua francesa e confundiu-se durante alguns séculos com “talent” (usado com duplo sentido), mas perdeu o significado provençal a partir do século XVII e desapareceu do uso corrente (Émile Littré).

A divisa do infante D. Henrique, como pode ver-se claramente na imagem, é “talant de biẽ faire”. A palavra “talant” pode traduzir-se e português por “talante” (José Pedro Machado), com o significado que teve no dialecto provençal e que corresponde ao sentido que lhe deu o Infante.



TALANT DE BIEN FAIRE quer dizer talante, desejo ou vontade de bem fazer, e exorta um esforço pessoal de perfeição. Não tem nada a ver com a corrupção que, por facilidade, se dá à palavra “talant”, substituindo-a por “talent”, cujo sentido apontaria para uma qualidade própria, intrínseca e independente da vontade ou do esforço de quem a possui.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 440 • Ano XXXIX
Abril 2010

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
Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa - Portugal
Telef: 21 321 76 50
Fax: 21 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet
<http://www.marinha.pt>

e-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt

Paginação electrónica e produção
Macfinal, Lda.
Rua Lalande, 17 - 7º Esq.
Lisboa

Tiragem média mensal:
6000 exemplares

Preço de venda avulso: € 1,50
Registada na DGI em 6/4/73
com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92
ISSN 0870-9343



Foto
1SAR FZ Pereira

ANUNCIANTES:
GMV-INNOVATING SOLUTIONS; ROHDE & SCHWARZ, Lda.

SUMÁRIO



4

A Reestruturação do Estado-Maior da Armada

7

O N.R.P. "D. Francisco de Almeida"
em Lisboa



8

"A Pátria Honrai que a Pátria vos contempla"

A Marinha esteve presente no temporal
que assolou a Madeira

17

I Centenário da Radiotelegrafia na
Marinha Portuguesa



TALANT DE BIÊ FAIRE	2
VONTADE E TENACIDADE	6
NAVIO-ESCOLA "SAGRES" – VOLTA AO MUNDO 2010	10
A MARINHA DE D. SEBASTIÃO (7)	12
ACADEMIA DE MARINHA – O PORTO DE LISBOA E A GOLADA DO TEJO	13
MAHAN E KARL POPPER NA ACADEMIA DE MARINHA	15
ESCOLA NAVAL	16
COMUNICAÇÕES PARA LÁ DA LINHA DE VISTA	18
O INSTITUTO HIDROGÁFICO COMEMORA MEIO SÉCULO DE ACTIVIDADE	20
REFERÊNCIAS GEOGRÁFICAS 6	21
TOMADAS DE POSSE / ENTREGA DE COMANDO	24
PIRATAS DA SOMÁLIA – EXPOSIÇÃO	26
UM CASO INÉDITO NO FUNCHAL	27
VIGIA DA HISTÓRIA 20	28
RECORDANDO ... / CARTA	29
HISTÓRIAS DA BOTICA (73)	30
NOTÍCIA	31
QUARTO DE FOLGA / ACADEMIA DE MARINHA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / CONVÍVIOS	34
NAVIOS DA REPÚBLICA	CONTRACAPA

A reestruturação do Estado-Maior da Armada

Todas as instituições necessitam adaptar as respectivas organizações aos desafios externos e internos, com o objectivo de garantir a eficácia e a eficiência do seu funcionamento, no cumprimento das missões que lhes estão atribuídas. Foi justamente a necessidade de prestar um melhor apoio à tomada de decisão do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada/Autoridade Marítima Nacional (CEMA/AMN), que evidenciou a importância de reestruturar o Estado-Maior da Armada (EMA), com dois objectivos fundamentais:

Adequar a capacidade para realizar uma intervenção mais dinâmica na gestão estratégica da Marinha; potenciar os recursos humanos atribuídos, as infra-estruturas existentes e os processos desenvolvidos no EMA.

Os primeiros passos da reestruturação tiveram lugar no final de 2008. Foram realizados a partir de um estudo interno sobre a organização existente, apresentada na Figura A., composta por seis divisões, bem como gabinetes e órgãos de apoio.

Esse estudo permitiu identificar as principais limitações do EMA no desempenho das tarefas de gestão estratégica, nomeadamente, no que respeita à análise de situação, à formulação, à operacionalização e ao controlo transversal das actividades da Marinha.

Também contribuiu para evidenciar a dispersão e segmentação dos recursos humanos, bem como a desadequação parcial das infra-estruturas e as deficiências nos processos internos do EMA. O estudo exigiu um total de 750 horas de trabalho e foi concluído em Maio de 2009.

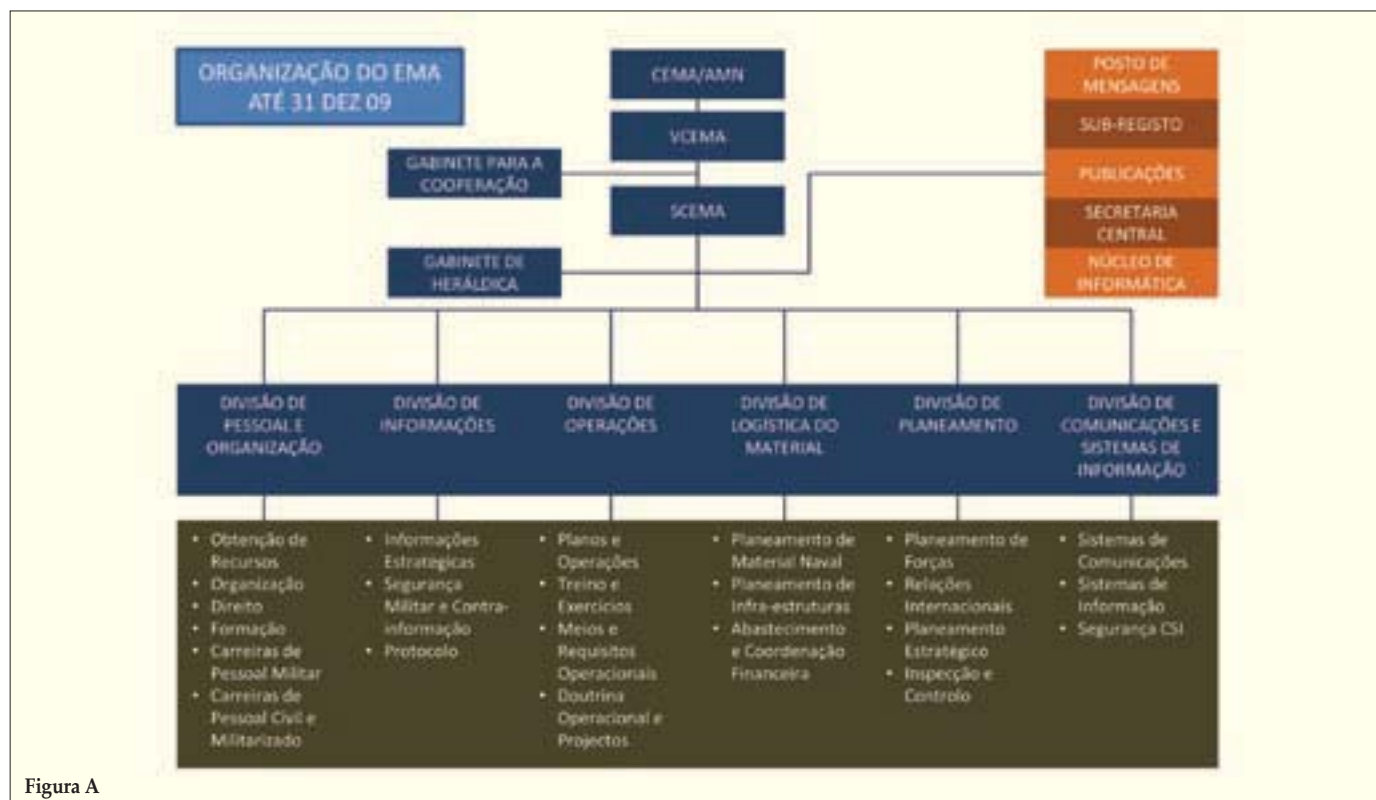


Figura A

Para conferir à reestruturação do EMA a concisão, a profundidade e a fundamentação necessárias, teve lugar um estudo complementar, entre 19 de Junho e 20 de Julho de 2009, envolvendo 1230 horas de trabalho, durante as quais uma equipa de projecto desenvolveu as seguintes acções:

- Análise de todos os elementos do estudo inicial;
- Condução de entrevistas aos chefes de divisão;
- Desenvolvimento de um projecto organizacional focalizado na introdução de melhores práticas para a gestão estratégica;
- Avaliação das necessidades de recursos humanos, de adaptação das actuais infra-estruturas e de reconfiguração de processos internos do EMA, perante um novo projecto organizacional;
- Apresentação e discussão, com todos os oficiais do EMA, das hipóteses alternativas para a reestruturação do EMA;
- Enunciação das vantagens, desvantagens e das novas incumbências das futuras divisões;
- Entrega do relatório final.

Tendo por base o relatório final, foram apresentadas quatro hipóteses de reestruturação do EMA, reflectindo diferentes organizações, com níveis distintos de agregação departamental. No essencial, essas hipóteses consideraram o desenvolvimento de estruturas variáveis, compostas por três a cinco divisões, dois gabinetes e cinco órgãos de apoio.

Por determinação do Almirante CEMA/AMN, ouvido o Conselho do Almirantado, foi dado início à implementação da reestruturação do EMA, a partir do dia 1 de Janeiro de 2010, segundo um plano faseado.

A sua primeira fase, que neste momento decorre, é apresentada na figura B. Esta, reflecte a criação da Divisão de Relações Externas, a partir da agregação de secções das Divisões de Operações e de Informações, bem como do Gabinete para a Cooperação. Para além disso, a Divisão de Planeamento integrou secções das anteriores Divisões de Informações e Operações e a Divisão de Comunicações e Sistemas de Informação. Esta fase inclui, ainda, a criação do Gabinete de Coordenação Interna e do Centro de Documentação, bem como a transferência de actividades para outros sectores da Marinha, em função da especificidade das mesmas.

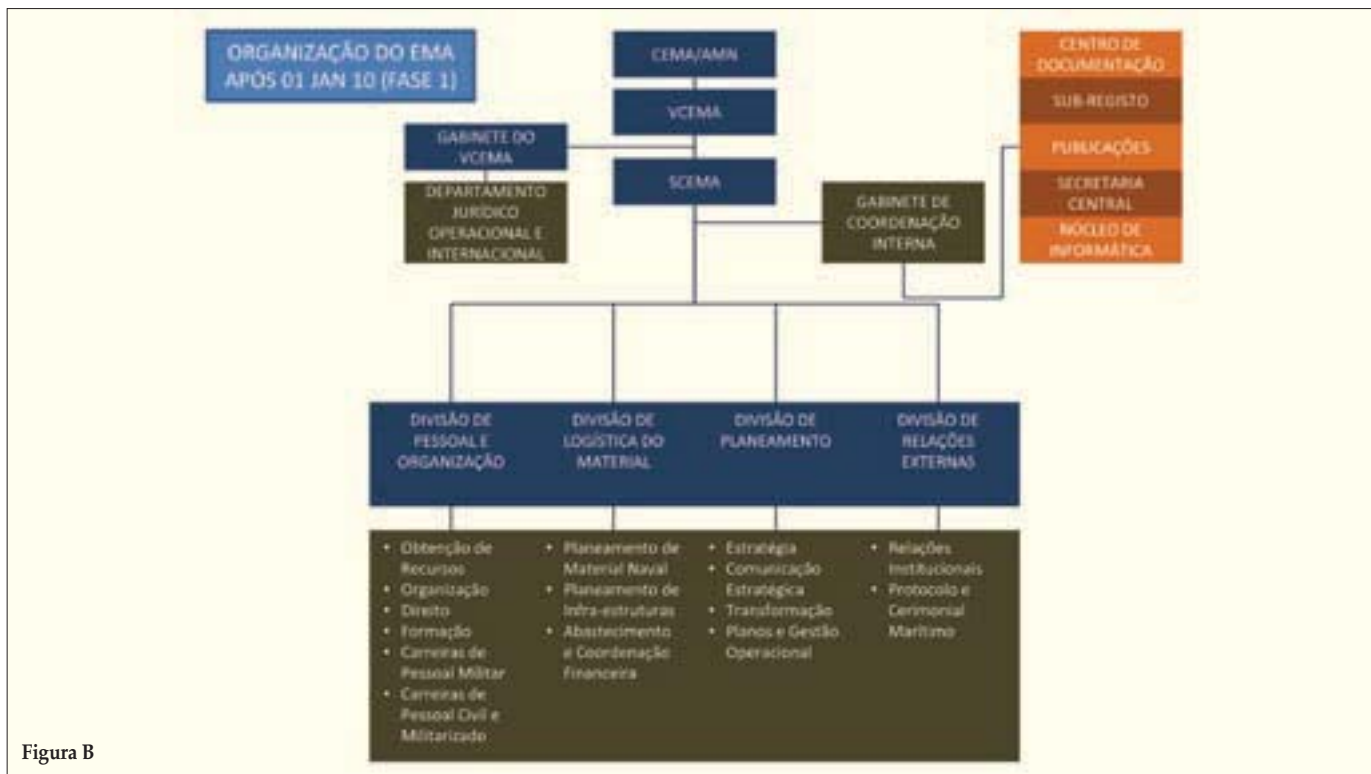


Figura B

Numa segunda fase, está prevista a eventual evolução para uma organização composta por três divisões, conforme apresentada na figura C. Esta fase apenas terá lugar após a análise dos resultados proporcionados pelas alterações já efectuadas. Nestas circunstâncias, estima-se que esta evolução, a ocorrer, o seja no segundo semestre de 2010. No essencial, a segunda fase incluirá a agregação total das áreas departamentais previstas para a Divisão de Planeamento, com a incorporação da área da organização vinda da Divisão de Pessoal e Organização, e a criação da Divisão de Recursos e Programação, pela agregação das actuais Divisões de Logística do Material e do Pessoal e Organização.

Decorridos quatro meses desde o seu início, realça-se: o empenhamento dos oficiais, sargentos, praças e civis do EMA em concretizar a mudança; o apoio recebido de todos os sectores da Marinha para o ajustamento das respectivas áreas de responsabilidade; o benefício decorrente da coordenação e desenvolvimento de sinergias nas actividades externas da Marinha, em resultado da criação da Divisão de Relações Externas e nas actividades genéricas e operacionais, decorrentes da sua agregação na Divisão de Planeamento; e a progressiva capacitação do EMA para planear o futuro da Marinha, da qual resultou já uma maior pro-actividade na identificação de questões para decisão superior. Assinala-se, ainda, que a reestruturação permitiu alcançar uma redução de recursos humanos na ordem de 20%, relativamente à lotação anteriormente aprovada, e introduziu melhorias gerais nos espaços físicos e nas condições de trabalho do pessoal que serve a Marinha no EMA.

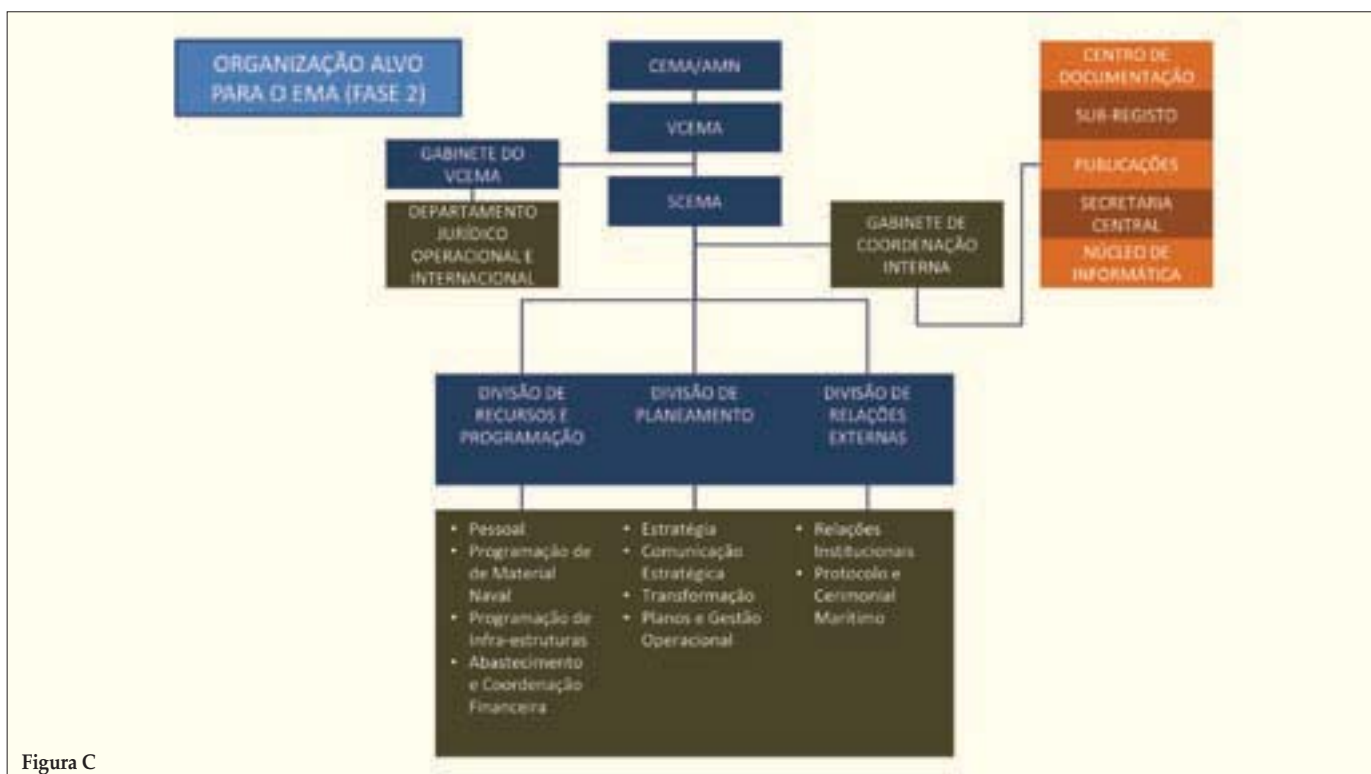


Figura C

Vontade e Tenacidade

Os fundamentos das virtudes militares

Caros cadetes, com este artigo encerro a reflexão sobre as principais virtudes militares. Escrevi doze textos, que vos dediquei com grande gosto e muita satisfação, ao longo dos últimos números da nossa Revista. Porém, ainda ficou muito por dizer sobre esta matéria. Por isso, tenciono voltar a abordá-la um dia, quando se justificar ou as circunstâncias se proporcionarem. Tratarei hoje da vontade e da tenacidade, porque são estas virtudes militares que, ao sustentarem as restantes, poderão fazer de cada um de vós um Homem e um oficial mais perfeito e capaz para, na Marinha, servir Portugal.

A vontade traduz o propósito consciente e firme de cumprir com as obrigações. Está ligada à convicção por causas e à esperança por objectivos. A tenacidade significa a predisposição entusiástica

e vibrante de cumprir com as obrigações. Está ligada ao idealismo por causas e à perseverança por objectivos.

A vontade é a antítese da passividade, isto é, da submissão, da inércia ou da inacção no cumprimento das obrigações. Revela-se: na determinação empregue na execução das tarefas decorrentes dos cargos desempenhados; no esforço realizado para saber mais, de modo a servir melhor a Marinha; no cuidado revelado na aprendizagem com os erros cometidos, sejam eles próprios ou alheios; nos contributos apresentados para melhorar os métodos e os processos usados nas acções realizadas; na capacidade empenhada para organizar o trabalho e executar com proficiência as tarefas recebidas; na afirmação da verdade, quando a mentira é cómoda; no empreendedorismo positivo, que rejeita a acomodação facilitadora da vida.

A vontade é essencial para manter o ânimo necessário à defesa convicta de causas e à prossecução esperançosa de

objectivos, sobretudo, quando um militar está perante situações adversas, relacionadas com perigos de nível variado, que podem chegar à perda de vida. Ora, uma tal vontade, requer uma potência moral ou força de ânimo, isto é, uma energia, uma disposição, um dinamismo e uma determinação em níveis suficientes para enfrentar e superar a fraqueza, o desalento, as indecisões, o medo, o cansaço e o pessimismo, que



afectam, invariavelmente, o moral de cada um de nós no cumprimento dos seus deveres em todas as situações da vida militar, em paz ou na guerra, no mar ou em terra.

Caros cadetes, a tenacidade é a antítese da apatia, isto é, da insensibilidade, da indiferença e da indolência no cumprimento das obrigações. Revela-se: na chama interior que impele o militar para a acção; no dinamismo que anula o marasmo e revela o valor de cada um; na abnegação colocada no cumprimento das tarefas mais exigentes; no amor revelado ao serviço da Pátria; no entusiasmo manifestado na conduta militar; nas acções edificantes ligadas aos gestos cavalheirescos dos homens e mulheres íntegros; no cuidado colocado no serviço para não cair na omissão; na vivência activa e intensa ligada às grandes realizações; na defesa convicta de ideais, sem ser arrastado pelos acontecimentos.

A tenacidade é essencial para manter o comprometimento necessário à defe-

sa idealista de causas e à prossecução perseverante de objectivos, sobretudo quando um militar está perante situações adversas, relacionadas com perigos de nível variado, que podem chegar à perda de vida. Ora, tal tenacidade requer uma resistência moral ou constância anímica, isto é, uma contumácia, um apego, uma pertinácia e um afinco em níveis suficientes para enfrentar e superar a fraqueza, o desalento, as inde-

decisões, o medo, o cansaço e o pessimismo que afectam, invariavelmente, o moral de cada um de nós no cumprimento dos seus deveres em todas as situações da vida militar, em paz ou na guerra, no mar ou em terra.

Caros cadetes, a vontade e a tenacidade são, muitas vezes, confundidas pelos militares mais passivos e apáticos, que evitam o trabalho ou fogem da luta, invocando a necessidade de

ponderação e de prudência. Neste caso, tais argumentos revelam a inacção e a indiferença deliberada, relativamente aos acontecimentos e às responsabilidades relacionadas com o cumprimento das suas obrigações. Também traduzem a inércia e a insensibilidade voluntária, relativamente às emoções e aos desejos ligados ao cumprimento das suas obrigações. Num e noutro caso, os militares que assim procedem denotam submissão, pelo que são incapazes de pensar pela sua própria cabeça. Também revelam indolência, pelo que são incapazes de agir com clareza, verdade e pelos seus próprios meios. Para que isso não aconteça é indispensável que cada militar tire partido da convicção e da esperança, bem como do idealismo e da perseverança, para cumprir as suas obrigações com rigor e prontidão, na Marinha ao serviço de Portugal.



António Silva Ribeiro
CALM

O N.R.P. “D. Francisco de Almeida” em Lisboa

Após a conclusão da cerimónia de transferência do N.R.P. “D. Francisco de Almeida”, realizada em 15 de Janeiro de 2010 na Base Naval Holandesa de Den Helder, deu-se início à fase de integração da mais recente unidade naval da Marinha Portuguesa tendo em vista a sua pronta utilização operacional. Esta fase, a decorrer ainda com o apoio técnico e material da Marinha Holandesa, teve como objectivo a adaptação do navio aos padrões em vigor na nossa Marinha e à sua preparação para a execução do Plano de Treino de Segurança (PTS) que, sob a égide do Departamento de Treino e Avaliação da Flotilha se iniciou na primeira semana de Fevereiro. Para este efeito, deslocou-se à Holanda uma equipa de dezasseis militares que foram treinar e avaliar o navio nas áreas chave da navegação, limitação de avarias, segurança para navegar e, complementarmente, nas áreas de organização, marinharia, serviços gerais, saúde e departamentos técnicos de propulsão e energia e de armas e electrónica. No período de cerca de duas semanas que decorreu entre a entrega do navio e o início do PTS, tornou-se necessário proceder à avaliação do estado de condição de todos os equipamentos e sistemas, alterar a sinalética existente a bordo que se encontrava ainda no original em holandês arrumar e colocar seguro para navegar todo o material que, ou tinha sido transportado pela corveta “João Coutinho” durante a sua missão de apoio logístico, ou se encontrava ainda nos paióis da Marinha Holandesa. O N.R.P. “D. Francisco de Almeida” começava desta forma a adaptar-se rapidamente aos usos e costumes da nossa Marinha e encontrava-se assim em condições de aproveitar as oportunidades de treino que lhe iriam ser proporcionadas.

E foi assim que, numa particularmente gélida manhã de 1 de Fevereiro foi recebida a bordo a equipa de avaliação da Flotilha que, durante três semanas e através de um diversificado programa de inspeções e de acções de treino, preparou e testou a guarnição não

só nos aspectos da aptidão para navegar e de condução da plataforma em segurança mas também, em padrões de prontidão associados a exercícios mais avançados que envolviam, por exemplo, a guarnição em postos de 1º grau de prontidão para combate. Durante todo este

“D. Francisco de Almeida” foi considerado apto a navegar e a prosseguir com o programa de treino previsto para a sua classe.

Concluída esta importante fase de preparação, desde logo novo desafio se colocava à guarnição através da necessidade de se efectuar o lançamento contratual

Fotos: ISAR FZ Pereira



de um míssil Sea Sparrow, cujo objectivo era o de completar a certificação técnica de todo o sistema de defesa aérea e de aquisição e tratamento para posterior análise dos dados obtidos pelo sistema de combate. Para o efeito, embarcaram 8 elementos da Marinha Holandesa, acompanhados por 3 membros da MAF e um membro da equipa de análise nacional que assistiram e validaram todos os procedimentos utilizados neste bem sucedido teste. Particularmente interessante foi a utilização como alvo de um veículo aéreo não tripulado (*drone*), fornecido e operado por uma firma grega e que, lançado a partir do convés de voo do navio, se constituiu como o alvo ideal para por à prova as capacidades dos sistemas anti-aéreos do navio.

Terminava assim a primeira fase de integração do N.R.P. “D. Francisco de Almeida” na Marinha Portuguesa, dando-se início aos preparativos para largar de Den Helder com destino à Base Naval de Lisboa. E foi numa soalheira manhã do dia 9 de Março que, após ter embarcado o Comandante Naval, VALM Saldanha Lopes, na baía de Cascais, o navio entrou a barra do Rio Tejo pela primeira vez com a bandeira nacional hasteada. Sempre acompanhado por um helicóptero Lynx, foi com emoção que o navio atracou no cais nº1 da Base Naval de Lisboa ao som da Marcha dos Marinheiros, interpretada pela Banda da Armada e das sereias dos navios da esquadra, que embandeirados em arco desta forma

deram as boas-vindas ao N.R.P. “D. Francisco de Almeida”.

(Colaboração do COMANDO DO NRP “D. FRANCISCO DE ALMEIDA”)

Nota

¹ Missão de Acompanhamento e Fiscalização.

“A Pátria Honrai que a Pátria vos contempla”

A Marinha esteve presente no temporal que assolou a Madeira

A impressionante chuva que se abateu na manhã de 20 de Fevereiro sobre a Ilha da Madeira, desceu célere as encostas das montanhas e provocou o pânico em diversas áreas na parte sul da Ilha. As ribeiras galgaram poderosamente as suas margens e espalhar-se com grande ruído, alcançando ruas, estradas e habitações em seu redor, tudo destruindo à sua passagem. Fora do Funchal, as áreas que mais sofreram foram a Ribeira Brava, Santa Cruz, Campanário, Curral das Freiras, Machico, Serra d'Água e Pomar da Rocha. A norte do centro do Funchal, foi tremenda a destruição nas zonas do Monte e Santo António.

Esta foi a segunda pior catástrofe dos últimos 200 anos. Contam-se 18 ocorrências em dois séculos. O pior aluvião aconteceu em 1803, em que documentos dão conta de ter havido entre seiscentas a mil mortes na região. As ribeiras têm, ao longo dos anos, em particular no Outono/Inverno, provocado cheias e inundações, conhecidas popularmente na Madeira por aluviões. Este fenómeno é devido essencialmente à orografia acidentada da ilha que forma ribeiras nos fundos e nos estreitos vales. No concelho do Funchal, por exemplo, a altitude varia entre zero e 1.810 metros e o seu declive médio é de 16%. As freguesias de maior altitude são as do Monte, São Roque e Santo António (curiosamente das mais afectadas neste aluvião). As principais ribeiras que transbordaram dos seus leitos foram:

- Ribeira de João Gomes (origem nos Cabeços Avista Navios e dos Louros a 1.268 metros de altitude);
- Ribeira de Santa Luzia (origem no Pico do Areeiro a 1.810 metros);
- Ribeira de São João (origem no Pico do Cedro a 1.738 metros);
- Ribeira dos Socorridos (origem nas vertentes do Pico das Torrinhas e do Pico das Eirinhas, a 1.509 e 1.650 metros respectivamente).

São 15h00 de sábado, dia 20 de Fevereiro de 2010. A fragata N.R.P. “Corte-Real” recebe ordem para preparar para largar, com destino à Ilha da Madeira, com a missão de: (i) pré-posicionar uma unidade naval, dotada de capacidades que permitissem enfrentar e dar resposta a situações de catástrofe e sinistro, (ii) reforçar o dispositivo no âmbito da Autoridade Marítima Nacional e da capacidade de busca e salvamento marítimo em apoio ao MRSC1 Funchal e (iii) permitir o cabal exercício do comando e controlo, que tinha sido significativamente afectado, do Comandante da Zona Marítima,

Chefe do Departamento Marítimo, Comandante-Regional e Local da Polícia Marítima, Director do Maritime Rescue Sub-Centre e Capitão do Porto do Funchal e Porto Santo.

O N.R.P. “Corte-Real” aprontou em menos de 6 horas e largou às 20h47 da Base Naval

car três elementos da guarnição que se dirigiram para o Funchal, para participarem numa reunião preparatória no Centro Regional de Protecção Civil, com a presença do Capitão do Porto do Funchal, e representantes das autoridades regionais, municipais e da Protecção Civil.

Ainda antes de demandar o porto do Funchal, o navio, já sob o controlo do Capitão do Porto do Funchal, rumou à Ribeira Brava, onde desembarcou, pelas 12h30, uma equipa de 10 militares (oficial de ligação e 9 fuzileiros).

A fragata “Corte-Real” atracou no Cais da Pontinha, no Funchal, às 13h25 de segunda-feira, dois dias após a ocorrência da calamidade. O Posto de Comando da Autoridade Marítima foi então instalado a bordo devido à inoperabilidade das infra-estruturas locais da Autoridade Marítima Nacional (AMN) e do Serviço de Busca e Salvamento Marítimo (SBSM), consequência da interrupção repentina do fornecimento de energia eléctrica³ e do alagamento dos espaços físicos. Coube ao CMG Amara Frazão, na qualidade de Capitão do Porto do Funchal, dirigir as operações em estreita coordenação com as estruturas Regional e Municipais de Protecção Civil, às quais foram disponibilizadas todas os meios e capacidades, num quadro de estreita e aberta cooperação institucional.

Nesta medida, à chegada da fragata “Corte-Real” foi realizado um *briefing* a bordo, com a presença dos Secretário Regional dos Assuntos Sociais, Dr. Francisco Jardim Ramos, Secretário Regional do Ambiente e Recursos Naturais, Dr. Manuel António Correia, Presidente do Serviço Regional de Protecção Civil (SRPC), Coronel Luís Neri e do Presidente do Conselho de Administração da Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira (APRAM), Dr. Bruno Freitas, para apresentação, pelo Capitão do Porto do Funchal e pelo comandante no N.R.P. “Corte-Real”, CMG Gonçalves Alexandre, da estrutura da



de Lisboa, no Alfeite, reforçando a sua guarnição de 183 militares com 40 fuzileiros e 13 mergulhadores. Embarcou, também, o seu helicóptero orgânico “Daxter” e diverso material, incluindo o contentor utilizado no “DISTEX”², 12 botes e uma moto-quatro.

Na manhã de 22 de Fevereiro, com o navio já próximo da Ponta de São Lourenço, o “Daxter” descolou e aterrou no aeroporto internacional da Madeira, de modo a desembar-

Autoridade Marítima Local para a operação, bem como das capacidades e organização do navio para prestar assistência humanitária. Visando a melhor articulação com todas as entidades envolvidas, foi garantida uma representação permanente do Capitão do Porto junto da sede do SRPC e dos centros de decisão das estruturas municipais de protecção civil mais afectadas pelas enxurradas e deslizamentos de terras (Funchal e Ribeira Brava).

Da organização estabelecida, implementada desde o dia 22 de Fevereiro, para além do referido Posto de Comando da Autoridade Marítima, destacam-se a estrutura de comando do navio, que incluiu um Posto de Comando a Bordo (PCB) e um Posto de Comando em Terra (PCT), localizado no edifício dos Bombeiros Municipais do Funchal, a equipa de ligação na Ribeira Brava, a equipa do destacamento do helicóptero, as Brigadas Técnicas (2), as equipas SAR (2), as equipas de RECON (Reconhecimento) (constituídas por 5 Fuzileiros cada, num total de 3 equipas), a equipa do DAE (Destacamento de Acções Especiais, 5 elementos), as equipas dos Mergulhadores Sapadores (2), as equipas Médicas (2), a equipa de Apoio Logístico (localizada a bordo), a equipa das Relações Públicas e os Grupos de Serviços de bordo (2).

Foi, de igual modo, integrada nesta organização uma Brigada Hidrográfica, do Instituto Hidrográfico, com a missão de efectuar um levantamento hidrográfico da baía do Funchal, posteriormente estendido às áreas do Porto Novo, Ribeira Brava e à marina do Funchal, para proceder à avaliação das condições de acesso por via marítima e de operacionalidade dos respectivos portos, aspectos considerados essenciais pelos órgãos locais competentes. A importância estratégica do Porto do Funchal no turismo da região exigia a garantia da total operacionalidade do porto.

O N.R.P. "Afonso Cerqueira", já anteriormente previsto reforçar o dispositivo naval da Madeira, atracou no Funchal às 12h30 de 24 de Fevereiro, integrando, de imediato, a estrutura montada para a assistência humanitária em terra, através do emprego de meios materiais e humanos, no cumprimento das tarefas antes referidas.

Nas áreas molhadas do Funchal e também da Ribeira Brava, participaram nas buscas e limpeza ribeirinhas as embarcações dos N.R.P. "Cacine", N.R.P. "Afonso Cerqueira" e N.R.P. "Corte-Real", da Autoridade Marítima e do SANAS-Madeira.

As equipas nos postos de comando e as Brigadas Técnicas estiveram empenhadas num ciclo permanente de 24 horas, enquanto as restantes equipas operavam apenas no ciclo diurno. A organização mostrou estar bem estruturada e ser suficientemente flexível, com equipas fortemente empenhadas e motivadas.

Entre os dias 23 e 27 de Fevereiro, todos os militares, militarizados e civis da Marinha trabalharam arduamente, em estreita ligação com as estruturas Regional e Municipais de Protecção Civil e também com a GNR e a PSP, sublinhando-se a cooperação exemplar entre os mergulhadores da Marinha e os mergulhadores "Canarinos" da Força Especial de Bombei-

ros, projectados pela Autoridade Nacional de Protecção Civil, revelando grande sentido de entreajuda e unidade de propósito.

As Brigadas Técnicas prestaram um apoio importante no esgoto dos alagamentos ocorridos nos Centros Comerciais "Oudinot" e "Dolce Vita", bem como nas garagens do Banco Internacional do Funchal, do "Madeira Medical Center" e do "Instituto de Emprego da Madeira", incluindo a utilização de uma bomba de alto débito da Autoridade Marítima e várias motobombas, tendo também assistido na re-



paração de avarias surgidas nos equipamentos de bombagem de outras entidades envolvidas na operação.

As equipas SAR e RECON, a pedido das estruturas municipais, percorreram muitas dezenas de quilómetros, em apoio a outras entidades ou isoladas, na busca e resgate de corpos e em acções de limpeza dos locais mais afectados. Os militares do DAE foram empregues essencialmente nas zonas altas do concelho do Funchal

(freguesias de Santo António e do Monte), tendo sido determinantes no acesso a zonas isoladas e em perigo eminente de derrocada.

O helicóptero "Daxter" efectuou saídas bi-diárias em missão de reconhecimento, busca SAR e recolha de imagem. As equipas médicas reforçaram o dispositivo no terreno, sempre que a situação o aconselhava. A sustentação logística, através do adequado fornecimento de alimentação para os militares no terreno, constituiu sempre uma prioridade, tendo sido distribuídos um total de 800 "bag-meals", refeições

quentes e reforços alimentares durante as manhãs, tardes e noites.

Notório foi também o trabalho realizado pelos militares, militarizados e civis do Comando da Zona Marítima da Madeira, do Departamento Marítimo da Madeira e da Capitania do Porto do Funchal os quais, desde a primeira hora, assumiram uma pronta, decidida e eficiente actuação na recuperação do seu cinquentenário edifício para restabelecimento das suas condições de operação e reabertura dos Serviços afectados. O espírito de solidariedade destes mesmos elementos transbordou ainda para a comunidade local vizinha, em acções de limpeza, remoção de escombros e de apoio técnico, essenciais à recuperação dos seus espaços e haveres, logrando o reconhecimento generalizado.

Avaliadas as necessidades locais, na tarde do dia 27 de Fevereiro foi tomada a decisão de fazer regressar a "Corte-Real". O navio largou do porto do Funchal com destino à BNL às 21h56.

A Região Autónoma da Madeira testemunhou desta forma o papel e importância dos meios navais que, em apenas uma semana, escreveram e viraram mais uma página no livro da história da Marinha de "Duplo Uso", na nobre missão de interesse público de natureza não militar.

Mas como sempre acontece depois de qualquer catástrofe, é tempo de dar início à reconstrução! O número de desalojados é elevado, mais de meio milhar, havendo a lamentar ainda, as vítimas e desaparecidos. Muitas vezes é na dor e na desgraça que se revela a alma das gentes, e a dos Madeirenses, galvanizou todo um povo que "levantou a cabeça e arregaçou as mangas", partindo para um

futuro de esperança, mas também de certeza no brilho que voltará a resplandecer na "Pérola do Atlântico".



Notas:

¹ Maritime Rescue Sub Center

² DISTEX: Disaster Relief Training Exercise

³ Os sistemas de energia socorrida (UPS) garantiram o funcionamento de alguns sistemas até ao final do dia. O gerador de produção alternativa de energia ficou alagado e inoperacional.

NAVIO-ESCOLA “SAGRES” VOLTA AO MUNDO 2010

2ª PARTE

Lisboa, dezanove de Janeiro de dois mil e dez. O Infante, aconchegado pelos Jerónimos, contempla a partida da bela Barca. Aquele que outrora, impulsionou Portugal para o mundo, concede agora a sua bênção, para mais uma epopeia nacional.

Nos próximos trezentos e quarenta dias a “Sagres”, indubitável símbolo da Marinha Portuguesa e sobretudo da Nação, sulcará os três maiores oceanos do planeta, visitando mais de vinte portos dispersos nos cinco continentes. Não retornará, pois pela terceira vez na sua história zarpa com a missão de circum-navegar o Globo, o que lhe permitirá reencontrar Lisboa, sem a necessidade de “voltar atrás”.

O dia amanheceu soalheiro e a vistosa largada, impulsionada pelo pano latino e complementada pelo cumprimento sonoro da sereia, deverá antes de mais relembra, por um lado, o esforço hercúleo de uma instituição, e em particular desta guarnição, que durante três meses, foi incansável, na tarefa de aprontar o navio, para tão nobre missão. Por outro lado, recordar a árdua demanda, dos que no cais de Alcântara, viram partir os seus. Nesta portuguesa arte do saudosismo é difícil definir quem recebeu a missão mais complicada, se a guarnição que enfrentará o rigor do mar, se as famílias que aguardarão o regresso em terra.

Assim se iniciou a primeira tirada, uma das maiores da viagem, que pretende cruzar o Atlântico. Durante quase três semanas, navegámos até alcançar o continente sul-americano. No início, o tempo foi essencialmente repartido, pela conclusão do processo de preparação do navio. Muitas horas de sol, suor e sangue foram diariamente consumidas na imagem do navio. Após três dias, vislumbrámos as brumas do arquipélago da Madeira, uma vez fundeados no Funchal, recebemos as entidades e os jornalistas locais. Por fim embarcou uma pequena barrica de Vinho da Madeira, que foi alojada entre os quatro tonéis de Moscatel de Setúbal; juntos irão partilhar as adversidades do mar: o sal da maresia, o vento, o frio, o calor, o sol, o balanço... e vão poder cumprir um processo antigo de envelhecimento, originando no regresso,

edições especiais de “Vinho Torna-Viagem” ou “Vinho da Roda” como lhe chamam na Madeira. Continuámos em direcção às Canárias, registando-se com euforia, a chegada do vento e a primeira Faina Geral de Mestros.

prir as tradições navais. Na passagem do paralelo que marca os zero graus, o navio transforma-se. Cortou-se a fita do equador, invadiu-se a escuridão atlântica, com potentes apitos da sereia, entoaram-se cânticos. O navio recebeu



O Embaixador de Portugal e o Comandante da “Sagres” na recepção dada no Recife.

Finalmente... a Barca mostra a sua superfície vélica e ostentou orgulhosa a Cruz de Cristo. Cessou o ruído metálico da máquina e apenas ao vento foi permitido cantar.

A jornada prosseguiu e finalmente houve tempo para reabilitar outra tradição antiga e quem sabe única. Com o arquipélago de Cabo Verde nas proximidades, foi realizada a primeira Taça de Futebol Convés do ano de dois mil e dez, a adesão pronta de várias equipas, permitiu jogos entusiasmantes, com muitos espectadores nas enxárcias e cobertura televisiva. Com

a corte do Rei Neptuno, que do seu trono submarino, todos observou e a todos (os marinheiros) julgou. No tribunal perfilavam o próprio Neptuno, o Alto Clero, o Estado-Maior, a Ninfa, o Diabo e a Guarda de Honra. A guarnição foi sentenciada, condenada e multada. Uma coima estimada em caixas de néctar com o nome da barca e garrafas do melhor malte de bordo. Com a conversão das multas da guarnição foi servido um jantar convívio, em despedida à Corte que albergámos por três dias. Foi perpetuada a cultura naval! Após a passagem

do Equador, um período razoável de navegação à vela, manobrando de forma a evitar os perigosos aguaceiros da zona de convergência inter-tropical. Devido a estas manobras, acabámos por não passar nos penedos de São Pedro e São Paulo, que adivinham a chegada da Costa Brasileira.

Dia sete de Fevereiro, ao vigésimo dia de viagem, atracamos no Porto de Recife. Trata-se de uma cidade de origem Portuguesa, onde a mescla cultural é uma constante. A influência europeia, transportada por portugueses e holandeses, contrasta com a influência ameríndia e africana. Porém naquela altura do ano era sem dúvida o bem brasileiro Carnaval que imperava, transformando a já colorida cidade numa paleta de berrantes tons. A habitual sequência protocolar prosseguiu com normalidade, havendo lugar a cumprimentos protocolares, à visita do Embaixador e à recepção a bordo. Durante cinco dias os serviços matinais, de limpeza e embelezamento da Barca, com fito na abertura do navio a visitas, prosseguiram a par do descanso e das actividades programadas pela Comissão de Bem Estar – uma visita a Olin-



Cidade do Recife.

alguma ansiedade dos que realizam a primeira missão, abandonámos as últimas conexões com o território africano, para iniciar a viagem transatlântica propriamente dita.

No dia dois de Fevereiro, pelas vinte e duas horas e vinte sete minutos, hora de bordo, houve mais uma oportunidade de fazer cum-

da e Porto Galinhas. Durante a nossa revigorante estadia, realçamos a comemoração do dia da Unidade, a oito de Fevereiro de 1962, o então “Guanabara” cessa a sua missão enquanto navio brasileiro e abraça a missão de projectar Portugal pelo mundo. A “Sagres III” avança paulatinamente para as bodas de ouro,

comemorando este ano 48 anos com o estandarte nacional.

No penúltimo dia no Porto de Recife recebemos dez Guarda-Marinhas, finalistas da Escola Naval Brasileira e o seu Comandante de Companhia. Durante a tirada que ligou Recife a Mar del Plata, o navio revigorou-se e orgulhosamente cumpriu a sua principal missão – o ensino. Nos catorze dias que se seguiram a presença de educandos, permitiu arrematar pequenas pontas soltas; a “Escola Sagres” revê todos os pormenores, para em San Diego receber o curso “Padre Fernando de Oliveira”.

Uns dias após a nossa largada do Recife, recebemos um “distress call” do “Concordia”, navio escola canadiano, com quem partilhámos o cais no Brasil. Após um dia sem notícias concretas do sucedido, recebemos por fim notícias ambíguas. As forças da natureza e a força do mar engoliram para sempre o veleiro canadiano, mas o esforço coordenado da marinha brasileira permitiu a recolha de todos os tripulantes.

Nos dias seguintes, a ansiedade das famílias sente-se a bordo, um multiplicar de telefonemas para serenar as preocupações de quem faz a viagem através da blogosfera. O navio de sobreaviso, governou astutamente de forma a minimizar os efeitos de um vale depressivo muito acentuado, formado na foz do Rio da Prata. A presença deste condicionou a formação de uma “suestada” intensa, que melindrosamente tentou impedir a nossa chegada atempada a Mar del Plata. Navegou-se num dia cinzento, com o vento e o mar a tentarem contrariar o navio. Um verdadeiro contra-relógio, de forma a passarmos o molhe na hora marcada. A máquina avante-toda, debitando potência no hélice. Este por vezes entusiasmava-se com as vagas e subia ligeiramente acima da linha de água, cavitando logo em seguida e ouvindo o raspanete do motor, que berava com o esforço adicional. Todavia, toda esta labuta foi recompensada, pela chegada ao porto, um momento apoteótico. Pelas vinte horas locais a “Sagres” inicia da melhor forma possível a sua participação no evento Velas SudAmérica 2010. Oito grandes veleiros, a saber: “Libertad” (Argentina), “Cisne branco” (Brasil), “Esmeralda” (Chile), “Gloria” (Chile), “Guayas” (Ecuador), “Capitan Miranda” (Uruguai), “Simon Bolivar” (Venezuela) e “Cuauhtemoc” (México), encontravam-se atracados de seguida. Com o último folgo do sol, todos os navios ligaram a sua iluminação de gala. Num pontão por bombordo, um pelotão perfilado, prestou honras à bela

Barca, tendo sido prontamente correspondidos pelo nosso Comandante. Depois disso, a barca emitiu pela sereia o seu potente cumprimento e passados alguns segundos, todos os grandes veleiros responderam ao chamado, um coro inesperado de sereias, gratificando os recém-chegados. Assistindo ao espectáculo espontâneo criado pela nossa chegada, milhares de pessoas, (aproximadamente 25000, soubemos mais tarde), que aguardavam no cais o início da hora das visitas. A



Guardas-Marinhas brasileiros e argentinos.

chegada repentina do nosso veleiro ao festival, revigorou a hoste, que já se encontrava adormecida pelas filas de espera, esta respondeu progressivamente à nossa passagem com gritos, palmas e incentivos. Finalmente, chegámos ao nosso local no cais, onde aguardava, uma banda militar, as entidades militares e do evento SUDAMERICA 2010, que rapidamente se viram engolidos pela multidão, que curiosa queria aproximar-se do novo navio. A beleza e pureza do nosso navio foram uma constante nos elogios que se ouviam no cais. À saída, mais honras militares, a banda da Marinha argentina, o Almirante Coman-



Oficial e 4 dos 10 Aspirantes brasileiros convidados.

dante da Base, que simbolicamente retirou a última amarra do cais. Velejamos, parte da manhã, calmamente de forma a ocuparmos a nossa posição na parada naval que se seguia, seríamos os antepenúltimos, pois formámos por ordem alfabética. Apesar de o vento estar pouco favorável, todos os navios colocaram o

pano todo. Desta forma, são mais graciosos, completos. Quando chegou a nossa vez, as Cruzes da Ordem Militar de Cristo estavam ostensivamente cheias pelo vento, a nossa Barca distinguiu-se dos demais veleiros, até porque nenhum dos outros tem símbolos nas suas velas. Os helicópteros sucederam-se nas passagens aéreas, cobrindo a formação linear de fotografias. No local estipulado, a guarnição formou nos postos de honras militares na borda do navio e realizou os três VIVOS. Um

esforço meritório, para saudar as presidentes da Argentina e Chile, que se encontravam na tribuna principal.

Após o desfile rumou-se em direcção a Punta del Este, Uruguai, uma vez que as autoridades locais não permitiram os navios atracar na Capital deste país antes da tomada de posse do novo Presidente. Assim fundeou-se no fundeadouro de Maldonado a 27 de Março. Muitos dos elementos da tripulação aproveitaram o dia seguinte para ir conhecer esta bela e encantadora vila assim

como para se prepararem para o novo desafio, Montevideo. A chegada a Montevideo deu-se a 1 de Março, e embora o navio apenas tenha estado atracado um dia e meio, o trabalho foi imenso. Todas as actividades que normalmente se fazem nos portos foram realizadas neste curto espaço de tempo, o que veio a exigir da guarnição um esforço adicional imenso. Contudo, conseguiram ultrapassar de forma exemplar esta dificuldade, outra coisa não seria de esperar dos homens desta “barca”.

Na madrugada do dia 3 de Março o navio largou de Montevideo e atracou nesse mesmo dia em Buenos Aires. Navegou sensivelmente 130 milhas, distância que separa estas duas capitais.

A entrada em Buenos Aires, embora mais simples que a de Mar Del Plata foi feita de uma forma simples mas bonita para quem via de terra. O navio entrou no porto, de noite, e quando estava perto de terra acendeu de rompanete a iluminação de gala para deleite de alguns privilegiados espectadores. De pronto se ouviram palmas e gritos de “Bem vindos”, “Viva a Sagres” e “Viva Portugal”.

O dia seguinte foi passado na preparação do navio para a abertura a visitas a escolas e para a realização do almoço Vip na camarinha do Coman-

dante. Felizmente que a estadia em Buenos Aires será de 6 dias o que permitirá programar todos os eventos desta barca com mais calma assim como dar algum tempo livre à guarnição para visitar esta histórica cidade.

(Colaboração do COMANDO DO NRP “SAGRES”)

D. Francisco Coutinho: um veterano na Índia

Uma das últimas missões levadas a cabo por D. Constantino de Bragança, enquanto vice-rei da Índia, foi a preparação de uma grossa armada, que saiu de Goa em Abril de 1561, em direcção ao Golfo Pérsico, com a missão de reforçar a posição portuguesa em Ormuz e recolocar na capitania D. João de Ataíde, ao mesmo tempo que deveria libertar Bassorá da tutela turca e voltar a colocá-la sob a alçada dos portugueses. Para perceber a importância estratégica de Bassorá basta ver como ainda hoje ela tem um papel determinante no acesso do Iraque ao mar, constituindo um importante porto que, durante a última guerra do Golfo, ficou sob a alçada das tropas britânicas. Hoje como noutros tempos, o domínio militar de Bassorá significava o controlo da saída e entrada do comércio do Golfo Pérsico, com um elevadíssimo rendimento de alfândega e uma elevada quantia para o rei de Portugal. O soberano local encarava essa dependência como o preço a pagar para evitar a tutela turca, muito mais penosa do que a portuguesa. Por isso recorreu ao auxílio do vice-rei da Índia, enviando-lhe uma embaixada, que foi atendida em Goa, e motivou a organização de uma poderosa esquadra, com nove navios grossos, “entre galeões e caravelas”, quatro galeotas e sete fustas, transportando cerca de 1400 soldados.

É sabido como a capacidade naval turca estava francamente diminuída, mas o acesso por terra às regiões do Golfo permitia-lhe controlar alguns dos pequenos potentados locais, como acontecia com a região do Bahrein, de onde lançavam algumas operações sobre pontos-chave, como era Bassorá. A armada portuguesa garantia a soberania do mar e o domínio da entrada do Shatt al-Arab, permitindo que o comércio de Bassorá – que no fundo era uma grande parte do comércio do Golfo Pérsico que se destinava ao norte e ao Mediterrâneo – escapasse ao controlo turco.

Infelizmente a decisão de D. Constantino não pode ser tomada com o tempo devido, porque as operações do sul lhe atrasaram a chegada a Goa, de forma que a armada apenas conseguiu sair a 12 de Abril. Nessa época do ano, o tempo no Golfo Arábico apresenta já alguns sinais de instabilidade, embora ainda não esteja declarada a monção de sudoeste, mas quis o destino que os navios se viessem a defrontar com um temporal do sul, quando já estavam a mais de uma centena de léguas da costa. Como sempre acontece, nestas circunstâncias, deixaram-se correr com o tempo na popa e pano reduzido, indo parar à costa do nordeste, até Baçaim e Chaul, abrigando-se

como puderam nos diferentes portos. Não há notícia de grandes perdas, mas a armada não conseguiu cumprir a sua missão, sobretudo porque não foi preparada em Janeiro ou Fevereiro como deveria ser. Sabemos que o atraso se deveu à presença do vice-rei na operação de Jaffna, mas esta inoperância era endémica. Às vezes devida às desconfianças generalizadas e à centralização política própria do absolutismo mas, noutros casos, apenas por incuria

incompreensão) das múltiplas circunstâncias envolventes ao governo da Índia teve momentos menos felizes, mas fi-lo apenas pelo carácter explícito do exemplo, e não porque o mandato de D. Constantino tenha sido fértil em incidentes deste tipo. O vice-rei dirigiu os destinos do Oriente português com inteligência e, sobretudo, com a magnitude inerente à sua elevada dignidade social, com conseqüências que importa salientar. Neste caso,

por exemplo, poderíamos supor que, se não tivesse esse estatuto, alguém lhe teria dito de forma clara que não devia fazê-lo, e ele teria hesitado em enviar a esquadra. Aliás, a quantidade de operações e gastos que foram feitos naquele ano de 1560 e 61 só foram possíveis porque o vice-rei era um alto representante da família Bragança. Mas é de salientar também como o ascendente que tinha sobre todos os seus súbditos proporcionou uma forma de comando como não se vira até ali, e isso trouxe grandes vantagens ao poder português no Oriente. A maneira como lidou com capitães e outros subordinados que, apesar de tudo, também eram nobres, foi marcado pelo elevado estatuto de nobreza de que estava empossado, e não pode comparar-se com o que era habitual nas relações de poder na Índia Portuguesa. Pela primeira vez se sentiu que o vice-rei era intocável, e que nada adiantava espalhar calúnias e intrigas sobre a sua pessoa ou fazer chegar a Lisboa as habituais alcovitices conspirativas. Nesse aspecto encetou-se uma nova forma de exercício do cargo que se repetiu, nalguns casos com grandes vantagens, e noutros com menos.

Mas nesse ano de 1561 terminaria o seu mandato, como estava destinado.

No mês de Março partia de Lisboa uma armada de quatro navios que levava embarcado o 3º Conde do Redondo, D. Francisco Coutinho, indigitado para o cargo de vice-rei da Índia. O Conde era um veterano das guerras no Norte de África, onde estivera quando seu pai foi capitão de Arzila, e quando ele próprio tomou conta da defesa dessa cidade até que D. João III a mandou abandonar em 1549. Uma figura de alto gabarito, mais experiente que D. Constantino enquanto chefe militar e homem de armas e, embora de menor escalão na nobreza portuguesa, não deixava de ser um fidalgo da mais alta estirpe, que fora conselheiro de D. João III e estivera sempre no centro das decisões políticas nacionais. Veremos adiante como encarou o governo da Índia e o que foi a sua experiência no Oriente.



A Armada de D. Francisco Coutinho (1561).
Livro das Armadas.

e falta de atenção sobre as condicionantes da zona. Fossem elas físicas e regulares, como as chuvas e as monções, ou sociais e antropológicas, relacionadas com a forma de viver e com os valores próprios das sociedades orientais. Evidentemente que a ausência do vice-rei era impeditiva de uma iniciativa que envolvia grandes meios, mas a decisão de a levar a cabo, como o mês de Abril já avançado, revela uma leitura imprudente das circunstâncias, sacrificando meios de forma incerta. Felizmente não houve desastres de monta. Mas, pouco depois da saída da esquadra, soube-se que era necessário acudir de novo a Damão e escassearam os instrumentos necessários para o fazer. E essa falta de navios e dinheiro devia-se a um conjunto de gastos e empenhamentos, nalguns casos, de pouca ou nenhuma utilidade, como fora o caso dessa armada.

Este acontecimento sugeriu-me a pequena nota sobre a forma como a compreensão (e



J. Semedo de Matos
CFR FZ



O Porto de Lisboa e a Golada do Tejo

INTRODUÇÃO

Nos dias 12, 19 e 26 de Janeiro de 2010 realizaram-se na Academia de Marinha três palestras centradas no tema em epígrafe, mas constituindo visões distintas que adiante se resumem. A primeira, uma visão hidro-oceanográfica, a segunda, a visão de um capitão da Marinha Mercante e a terceira, a visão de um ex-administrador do Porto de Lisboa, respectivamente da responsabilidade do Almirante Francisco Vidal Abreu, do Comandante Joaquim Ferreira da Silva e do Eng^o Damião Martins de Castro.

A iniciativa teve por finalidade acordar a discussão sobre a necessidade do fecho da Golada do Tejo e teve como origem próxima a tão falada decisão da APL em expandir o Terminal de Alcântara para a operação de contentores.

BREVE RESENHA HISTÓRICA

Que se conheça, a Golada do Tejo (designação vulgar para a passagem entre a Cova do Vapor e o Bugio) tem-se mantida aberta ao longo dos séculos tendo, no entanto, fechado naturalmente durante mais de 50 anos, de finais do séc. XIX até meados do séc. XX (Fig. 1). Reabriu, por acção do homem, quando da zona foram retiradas cerca de 14,5 milhões de metros cúbicos de areia para aterros na margem direita do Tejo, especialmente para o troço entre Belém e Algés. Desconhece-se o que teria sucedido se não tivesse havido esta intervenção. Poderia muito bem ter continuado fechada, reforçando-se mesmo a acumulação de areia naquela ligação.

Informações recolhidas dizem que no início dos anos 70 do séc. XX houve, por parte de um grupo privado, intenções de construir um estaleiro naval na zona da Golada que, naturalmente, seria fechada. O projecto foi chumbado por a então AGPL, hoje APL, ter intenções de se instalar na mesma área. Mais recentemente, em 1989, foi realizado um estudo pela Hidrotécnica Portuguesa a pedido da APL, no sentido de encontrar a melhor solução para o canal da Barra poder vir a receber os futuros porta-contentores da 4^a geração. Estudadas várias soluções, é recomendado o fecho da Golada. Aberto o concurso internacional, por decisão do Conselho de Ministros

de 1992, foi a obra suspensa face às posições de uma Comissão de Avaliação do Estudo de Impacte Ambiental, embora esse mesmo estudo, então não obrigatório, tivesse concluído pela possibilidade da obra.

De então para cá têm continuado a realizar-se estudos que ajudem a melhor entender a hidro e morfodinâmica da parte terminal

que assim encheram as praias da Costa da Caparica, dando origem ao extenso areal que se manteve por largas décadas e que muito contribuiu para o desenvolvimento daquela zona em termos balneares. Aberta a Golada, as areias voltaram a passar para dentro do Tejo, assoreando ciclicamente a parte terminal da margem esquerda, acabando por sair com as sucessivas vazantes.

As principais conseqüências da abertura da Golada foram, para além do referido assoreamento da margem esquerda e do emagrecimento extremo da Caparica, o crescimento da vertente N do banco do Bugio (700m em 50 anos) e o crescimento para SE do Bico de Pato – ponta SW do Cachopo Norte (800m em 50 anos), o que se traduz num muito maior esforço de dragagens para manter a Barra Sul permanentemente aberta, independentemente da maré, para os navios de maior calado que praticam o Porto de



Fig. 1 – Barra do Porto de Lisboa, Edição de 1939.

do Estuário do Tejo, mas sem uma intenção concreta dirigida ao fecho da Golada e a um mais completo aproveitamento da margem esquerda do rio nessa zona.

A VISÃO HIDRO-OCEANOGRÁFICA

O vento dominante na costa W de Portugal continental é de NW, o que origina uma ondulação predominante do mesmo sector. Esta ondulação dá, por sua vez, origem a uma cor-

Lisboa (Fig. 2).

O já referido estudo de 1989 concluiu ser o fecho da golada a melhor solução para a manutenção da Barra Sul pois, diminuindo o comprimento da secção por onde entra e sai um dado volume de água em cada ciclo de maré (designado por prisma de maré), a cota da secção tem forçosamente que aumentar, aprofundando assim, naturalmente, a Barra Sul. Acresce que a obra do fecho, por efeito de ressonância, ainda faria aumentar o prisma de maré o que, por sua vez, iria reforçar o aludido aprofundamento.

Como vantagens adicionais do fecho da Golada eram ainda consideradas as seguintes: constituía uma solução para a retenção das areias da Caparica, como já antes sucedera; melhorava a protecção do farol do Bugio; melhorava a protecção das infra-estruturas da margem direita, por menos expostas aos Sudoestes e, finalmente, ficavam criadas as condições para um aproveitamento da zona terminal da margem esquerda, com fundos naturais da ordem dos 20m e águas tranquilas face à protecção dada



Fig. 2 – Vista da Golada do Tejo.

rente de deriva litoral (formada por sedimentos em suspensão) de Norte para Sul. O efeito da difracção provocado pelos cabos Raso e Espichel faz, no entanto, que nas zonas da Caparica e da Península de Tróia, respectivamente, esta corrente seja de Sul para Norte.

Quando a Golada estava fechada, como que existia um mega esporão a reter as areias

pela obra marítima.

Decorridos que são quase 20 anos, e face às vantagens expostas, parece recomendável que novos estudos sejam efectuados recorrendo a modelação física e/ou numérica, mas orientados especificamente para o fecho da Golada, e para a análise de todos os seus efeitos, designadamente sobre o Cachopo Norte

com a determinação de eventuais obras adicionais de correcção que se tornem necessárias face a este tipo de intervenção.

A VISÃO DE UM COMANDANTE DA MARINHA MERCANTE

Quando em 1956 o americano Malcom Maclean fez o 1º embarque, em navios, das suas grandes caixas normalizadas, onde habitualmente transportava as suas mercadorias, estávamos longe de pensar na grande revolução que tal originaria nos transportes globais, muito em especial o marítimo.

A normalização das dimensões dos designados contentores veio facilitar a sua utilização nos transportes marítimos, nos ferroviários e rodoviários (excluindo os aéreos que têm outras características muito específicas), permitindo o seu fácil movimento, empilhamento e uma estiva fixa uns nos outros. A estas características básicas acresceu serem construídos de modo a se encherem e despejarem rapidamente e após fechados manterem as mercadorias protegidas e seguras.

Apesar de todas as contestações, que tais caixas sofreram, o número de contentores posto em serviço cresceu ano após ano e nos finais de 2009 circulavam em todo o globo mais de 200 milhões de TEUS (medida de contentor de 20 pés de comprimento).

Face a tal revolução os portos adaptaram os seus cais com espaços necessários ao seu parqueamento; substituíram os velhos guindastes por pórticos e outros equipamentos para o seu manuseamento e procuraram ampliar as vias de comunicação para um melhor escoamento dos mesmos.

A maior parte dos navios de carga geral foi substituída por novos navios porta-contentores especificamente construídos para o seu embarque escorrido tanto nos porões como acima do convés.

Alguns dos então mais importantes portos do mundo, como Londres, Nova Iorque, Roterdão, Antuérpia, Marselha, de entre outros, deixaram mesmo

os seus velhos cais e construíram amplos e modernos terminais fora das suas zonas urbanas, nas proximidades do Mar Alto, na busca de melhores fundos e maiores facilidades para a manobra e segurança dos navios.

Nos últimos anos assistimos a um crescente aumento no tamanho dos porta-contentores (similar ao que se passou com os petroleiros

nos meados do século passado) seguido da decisão de se alargar o Canal de Panamá para a sua passagem (2014) originando consequências para uma segunda revolução neste tipo de transporte: o igual contínuo aumento dos contentores em serviço (Fig. 3).

Portugal tem, na proximidade da sua costa, o ponto de cruzamento da maior intensidade de tráfego marítimo mundial originado pelo encontro das rotas das Américas para a Europa e África-Ásia. Factor este que deve levar



Fig. 3 – Novos porta-contentores e cais.

os responsáveis pelos portos a fazer face à situação prevista.

Lisboa, se quiser entrar no desafio dela advindo, com os navios de mais de 300m e de 10.000 TEUS, deve pensar em construir um terminal consonante aos parâmetros que os organismos internacionais recomendam; situado numa zona ampla e desobstruída, com fundos de 16m ou mais, cais com condições e equipamentos para dois navios gigantes, localizado em zona desimpedida do denso urbanismo e rápido e fácil acesso ao Mar Alto (Fig. 4).

Considerando os parâmetros acima é nosso parecer que só na zona da Golada, Trafaria – Bugio, se poderão encontrar as condições para



Fig. 4 – Futuras instalações do Porto de Gdansk.

se executar um terminal de tais condições, caso se decida voltar a fechar as areias que do local, há décadas, foram dali removidas.

Os custos da operacionalidade com os grandes navios – consumos, manobras, seguros, estadias, etc. – dificilmente aceitariam que se projectasse no porto de Lisboa um local mais a montante, para um terminal da nova geração

da contentorização, do que o possível na Golada merecedor da nossa concordância.

A VISÃO DE UM EX-ADMINISTRADOR DO PORTO DE LISBOA

A minha intervenção tenta esclarecer dois pontos: (1) A importância da preservação do porto de Lisboa como motor de desenvolvimento; e (2) Visão do Portugal marítimo.

O porto de Lisboa é fundamental a nível local, mas também nacional. Representa 20% da carga total processada nos portos portugueses e 44% da carga em contentores a nível nacional. A cidade e a região sairiam muito prejudicadas se o porto deixasse de processar carga e a mesma fosse transferida para Setúbal e Sines (Fig. 5).

Contudo o porto definha a olhos vistos. Por três razões principais:

Em primeiro lugar, creio que os governos recentes não têm entendido a importância do porto de Lisboa; umas vezes por fuga ou omissão, como foi

o caso do cancelamento do concurso para a obra do fecho da golada; outra, por “desvario” legislativo, como julgo ser o prolongamento do terminal de Alcântara. Em segundo lugar, não é do agrado das autarquias que se opere a carga no porto de Lisboa. Em terceiro lugar, opiniões defendem que o porto de Lisboa deveria ser destinado, somente, a navios de grande Turismo e Náutica de recreio.

Na minha opinião nada de mais errado.

A importância do porto de Lisboa, no plano económico é fundamental para a competitividade económica da cidade e da região em que se insere. É portanto necessário manter a carga no porto de Lisboa construindo para o

efeito um novo terminal junto à foz do rio Tejo (Trafaria) e para tal ter-se-á de proceder aos estudos conducentes ao fecho da golada do Tejo.

Os interesses do todo Nacional devem prevalecer sobre as conveniências das autarquias, por muito importantes que estas sejam.

Será possível que exista uma cidade possuidora de um

porto como o de Lisboa, que tenha abdicado tout court da exploração da carga no seu porto?

No entanto deve atender-se aos movimentos que visam a limitação da operacionalidade do porto; reivindicação das populações, das Autarquias e ainda à decisão do Governo com a construção da terceira tra-

vessia do Tejo. O novo centro de gravidade do porto deverá surgir junto à Foz.

Considero que Portugal tem uma posição relevante no contexto das Nações Marítimas, mas precisa fazer vingar nos Fóruns adequados, Bruxelas e Estrasburgo, essa situação privilegiada, porque é nossa “uma vastíssima zona desse atlântico” (dois terços do Mar da União Europeia em termos de ZEE). Devemos canalizar as nossas energias no aproveitamento dos recursos marítimos e no objectivo de duplicar até 2025 a contribuição da economia do Mar na formação da riqueza nacional.

A ancestral vocação marítima do nosso País tem de prevalecer. O Mar foi o nosso destino, o Mar tem de fazer parte do nosso futuro.

SÍNTESE CONCLUSIVA

A zona da Golada já esteve fechada, de forma natural, durante mais de 50 anos. Reabriu por intervenção do homem, tendo como principais consequências um maior esforço de dragagens na Barra Sul e o desaparecimento do grande areal da Caparica.

O último estudo especificamente dedicado ao fecho da Golada, de 1989, conclui que a obra é, do ponto de vista físico-gráfico, não só possível como desejável, com a vantagem adicional de criar, na parte terminal da margem esquerda do Tejo, uma zona de águas tranquilas, com grandes fundos naturais, susceptível de ser aproveitada pela APL para criação de novas infra-estruturas.

A revolução do transporte normalizado através da contentorização, nascida em 1956, criou raízes e não mais parou de crescer. No

Contentores (m ³)			
	2006	2007	2008
Porto de Aveiro	0,00	0,00	0,00
Porto de Lisboa	343.428,00	372.478,00	371.927,00
Porto de Leixões	249.570,00	282.423,00	253.835,00
Porto de Sines	83.278,00	102.118,00	137.707,00
Porto de Setúbal	8.535,00	7.507,00	13.843,00
Total Nacional	686.911,00	764.524,00	837.342,00

Contentores (TEU)			
	2006	2007	2008
Porto de Aveiro	0,00	0,00	0,00
Porto de Lisboa	322.801,00	354.774,00	356.062,00
Porto de Leixões	228.387,00	453.486,00	450.026,00
Porto de Sines	121.956,00	150.538,00	233.118,00
Porto de Setúbal	15.726,00	12.422,00	19.922,00
Total Nacional	1.028.560,00	1.150.723,00	1.159.158,00

Fig. 5 – Carga contentorizada movimentada nos portos nacionais.

final de 2009 circulavam em todo o globo mais de 200 milhões de TEUS. Para responder a tal movimento, os portos de todo o mundo adaptaram os seus cais e alargaram as áreas de estacionamento.



Fig. 6 – Uma das possibilidades de aproveitamento da parte terminal da margem esquerda do Tejo.

Mas esta revolução não só continua, como irá ter um novo salto com o alargamento do Canal do Panamá em 2014, o que irá proporcionar o aparecimento de novos navios com mais de 300m de comprimento e 16m ou mais de calado.

Para se prepararem para esta evolução, os grandes portos criaram infra-estruturas novas, mais ao mar, em locais desimpedidos e de fá-

cil acesso a novas redes viárias, com maiores fundos, migrando assim do centro das cidades onde tinham tido berço, num processo dirigido para a diminuição dos custos operacionais, com o consequente embaratecimento das mercadorias.

O Porto de Lisboa situa-se no cruzamento da maior intensidade de tráfego marítimo mundial, representando 20% de toda a carga processada nos portos nacionais e 44% da carga contentorizada. Mas está a definir. E, quando um porto define, isto reflecte-se em toda a zona metropolitana envolvente.

É, pois, importante travar este processo, não só pela importância que o Porto de Lisboa tem, mas também pela que poderá vir a ter a nível da economia nacional. Para tal, precisa

de se preparar, como outros já fizeram, para receber os futuros porta-contentores, não se vendo outra alternativa para tal fim a não ser o local abrigado que resultará da obra do fecho da Golada (Fig. 6).

Considera-se um erro estratégico a aposta feita na expansão do Terminal de Alcântara, mesmo que a título provisório. Será sempre uma perda de tempo e um desperdício de dinheiro, pelo que se recomenda vivamente o reinício dos estudos conducentes à obra do fecho da Golada. Esta obra permitirá uma solução virada

para o futuro, relançando a maritimidade nacional, e constituindo um sólido contributo para que em 2025 possa duplicar a contribuição da economia do mar na formação da riqueza nacional.

Síntese do ciclo de conferências «O Porto de Lisboa e a Golada do Tejo», apresentada na Academia de Marinha e coordenado pelo ALMIRANTE FRANCISCO VIDAL ABREU.

Mahan e Karl Popper na Academia de Marinha

Na sessão de abertura do Simpósio de História Marítima, na Academia de Marinha, em Novembro de 2009, foram feitas algumas afirmações que merecem ser sublinhadas independentemente do real valor de todos os trabalhos apresentados.

Assim, na exposição efectuada pelo Presidente da Academia, Almirante Vieira Matias, é de registar sobre a expressão “sea power”: “O poder do estado no mar é uma tradução nossa da expressão “sea power”, da autoria de Mahan, mas nunca por ele definida. Podemos entendê-lo como o somatório, a inte-

gração, de todas as manifestações do poder nacional que têm o mar como meio físico de afirmação. A geografia, a demografia, a economia, o carácter do povo, as marinhas civis, a marinha militar, o sistema de autoridade marítima, a estrutura científica ligada ao mar, a cultura marítima, etc., constituem exemplos desses elementos de poder. Isto é, a abrangência do poder do estado no mar vai, pensamos, para além do tradicional conceito do poder marítimo ao integrar, numa visão abrangente, sistémica, tudo o que contribua para a edificação do poder nacional ligado ao mar.

A forma como esse poder tem sido exercido, ao longo dos tempos, se estudado atentamente, pode fornecer, para os dias de hoje, orientações de grande utilidade, dirigidas para áreas tão diversas como a segurança, a defesa, a economia, a investigação científica, ou até mesmo o moral e o brio da nação”.

Por sua vez o Prof. Doutor João Carlos Espada na sua longa dissertação sobre “O Poder do Estado no Mar e a História do Ocidente” refere-se a Karl Popper, que não sendo propriamente um historiador mas sim um filósofo nos deixa páginas veementes em defesa

das potências marítimas, designadamente: “Popper estabelece uma distinção fundamental entre sociedade aberta e sociedade fechada. Numa sociedade aberta, por contraste com uma sociedade fechada, existe liberdade de crítica e liberdade de examinar, rever ou conservar, normas legais e convenções sociais. Os indivíduos aceitam o fardo da liberdade e consequente responsabilidade de escolher. Esta abertura dá então lugar a um ambiente descentralizado de experimentação, de ensaio e erro, o qual, por sua vez, é propício à investigação filosófica e científica, à inovação tecnológica, ao comércio e ao livre empreendimento.

Karl Popper considera que a civilização ocidental é aquela que emerge da transição das velhas sociedades fechadas tribais para as novas sociedades abertas. Essa transição começou mais vincadamente na Grécia do século V a.C., o século da Grande Geração de Péricles, Tucídides, Heródoto e Sócrates. Para Popper, a Guerra do Peloponeso entre Atenas e Esparta exprimiu essencialmente o conflito entre uma sociedade aberta emergente, a

democrática Atenas, e uma sociedade fechada, a Esparta colectivista. Ele considerou que a II Guerra Mundial foi uma reedição desse conflito, tendo o lugar de Atenas sido ocupado pelas democracias ocidentais, e o lugar de Esparta pelo nacional-socialismo alemão e o comunismo soviético-cuja aliança de facto desencadeou o início da guerra e a dupla invasão da Polónia, em Setembro de 1939..

Mas o ponto que agora sobretudo nos interessa é o de saber qual foi, para Karl Popper, a origem da emergência da sociedade aberta em Atenas. E a resposta é verdadeiramente extraordinária para aqueles que apreciam a opção pelo Mar. Disse Karl Popper: “Talvez a mais poderosa causa do colapso da sociedade fechada tenha sido o desenvolvimento das comunicações marítimas e do comércio. O contacto estreito com outras tribos desafia o sentimento de necessidade com que as instituições tribais são percebidas; e a troca, a iniciativa comercial e a independência podem afirmar-se, mesmo numa sociedade em que o tribalismo ainda prevalece. Estes dois aspectos, a navegação e o comércio, tor-

naram-se as principais características do imperialismo ateniense, tal como ele se desenvolveu no século V a.C. [...] Tornou-se claro [para os inimigos da democracia em Atenas] que o comércio de Atenas, o seu comercialismo monetário, a sua política naval, e as suas tendências democráticas eram parte de um único movimento, e que era impossível derrotar a democracia sem ir às raízes do mal [do ponto de vista dos inimigos da democracia] e destruir quer a política naval quer o império. Mas a política naval de Atenas estava baseada nos seus portos, especialmente o Pireu, o centro do comércio e o bastião do partido democrático; e, estrategicamente, nas muralhas que fortificavam Atenas e, mais tarde, nas Longas Muralhas que a ligavam aos portos de Pireu e Phalerum. Por esta razão, nós verificamos que, durante mais de um século, o império, a frota, o porto e as muralhas foram odiados pelos partidos oligárquicos de Atenas e foram considerados símbolos da democracia e fontes da sua força, que aqueles partidos queriam um dia destruir”.



ESCOLA NAVAL



Cadetes descem Rio Sado

A Escola Naval no âmbito do seu Plano Anual de Actividades Escolares, e inserido nas actividades de aplicação militar-naval, planeou e executou um exercício fluvial que consistiu na descida do rio Sado, num percurso com cerca de 24 km. No dia 11 de Fevereiro do corrente ano, os cadetes utilizaram botes pneumáticos militares e, com recurso a remos, percorreram o rio entre as localidades de Alcácer do Sal e Murta.

Este exercício de descida do rio Sado envolveu 127 alunos da Escola Naval, entre cadetes dos 2º, 3º e 4º anos e alunos do Curso de Formação de Oficiais do Serviço Técnico. Participaram também alunos de entidades convidadas, nomeadamente, 2 cadetes da Academia Militar, 2 cadetes da Academia da Força Aérea, 2 cadetes do Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, 6 cadetes da *Escuela Naval Militar* (Espanha) e 2 cadetes da *Marineschule Mürwik* (Alemanha).

No dia 11 de Fevereiro pelas 11H00M, os cadetes embarcaram por equipas nos botes pneumáticos disponibilizados pelo Corpo de Fuzileiros. Este exercício proporcionou-lhes a prática dos conhecimentos adquiridos durante as instruções de formação marinheira, de comportamento organizacional, organização e instrução militar. Complementarmente, o evento permitiu também aos cadetes desenvolverem e treinarem capacidades de liderança, sentido de camaradagem, espírito de corpo e coragem física



e moral, em torno de um objectivo comum, suplantando de forma sucessiva e continuada as dificuldades e tarefas que uma operação desta

natureza sempre acarreta, cimentando, deste modo, as qualidades de chefia e capacidade de liderança fundamentais a um oficial de Marinha. Cerca de quatro horas e meia depois da partida chegou a equipa mais eficiente, constituída por cadetes do 4ºano. A segurança do exercício foi mantida por uma equipa de mergulhadores da Armada e uma embarcação da Capitania do Porto de Setúbal.

No dia 12 de Fevereiro, nas instalações do Ponto de Apoio Naval de Tróia, os cadetes participaram no *Troféu Gincana Naval*, que premiava o curso que obtivesse o melhor resultado no conjunto das provas de remo em canoas, paint-ball, orientação, lançamento de retinida, desmontagem de espingarda automática G-3 e tiro com arco. Sagraram-se vencedores do troféu os cadetes do 4ºano.

O exercício decorreu sob o comando do CMG Machado da Silva, Comandante do Corpo de Alunos, coadjuvado pelo 1TEN Cardoso de Moraes. O total de participantes neste evento rondou as 200 pessoas, entre cadetes, alunos convidados e organização, sendo de salientar o apoio prestado pelo Comando do Corpo de Fuzileiros, através da Unidade de Meios de Desembarque e da Companhia de Apoio de Transportes Táticos, da Direcção de Transportes, do Destacamento de Mergulhadores Sapadores nº2 e da Capitania do Porto de Setúbal.




(Colaboração da ESCOLA NAVAL)

I CENTENÁRIO DA RADIOTELEGRAFIA NA MARINHA PORTUGUESA



Decorreu no dia 18 de Fevereiro de 2010, na Casa da Balança, a cerimónia evocativa que assinalou os 100 anos do início da utilização regular da radiotelegrafia na Marinha.

A Marinha assinalou ainda este acontecimento histórico com uma exposição intitulada, 1º Centenário da Radiotelegrafia na Marinha Portuguesa, que esteve patente ao público na Casa da Balança até ao dia 28 de Fevereiro. Esta exposição, para além da referência histórica aos primórdios da radiotelegrafia, procurou de forma sucinta percorrer um espaço temporal de 100 anos até à actualidade, onde a empresa nacional de telecomunicações, EID, mostrou alguns dos seus últimos desenvolvimentos tecnológicos em matéria de comunicações.

Assistiram à inauguração da exposição, entre outras entidades civis e militares, o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Melo Gomes, e o Secretário de Estado da Defesa e dos Assuntos do Mar, Dr. Marcos Perestrello. O Vice-Almirante Vargas de Matos, na qualidade de promotor do evento, endereçou as boas vindas às entidades presentes e enquadrou a iniciativa fazendo a ponte para a evocação proferida pelo Vice-Almirante Rebelo Duarte. Nas suas palavras, o Vice-Almirante Rebelo Duarte procurou fazer uma retrospectiva da evolução das comunicações ao longo destes 100 anos em paralelo com a mudança no quadro nacional e internacional, relevando ainda a importância do domínio da informação no actual contexto tecnológico. Antes da visita à exposição, o Núcleo de Radioamadores da Armada reproduziu a recepção da mensagem ali recebida em 16 de Fevereiro de 1910, que à semelhança de então foi transmitida de Vale de Zebro, actual Escola de Fuzileiros. Terminada a visita à exposição o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada ofereceu um porto de honra. 

Comunicações para lá da linha de vista

(BLOS – BEYOND LINE OF SIGHT)

Serve esta breve introdução para realçar a importância dada às comunicações sem fio para lá da linha de vista nos primórdios do século XX, possibilitando encurtar significativamente o tempo necessário para a passagem de informação, transpondo-a para a realidade do século XXI, tendo presente a relevância da informação no contexto do mundo da tecnologia avançada, podendo-se consubstanciar este último século como o século das comunicações.

SÉCULO XX

No dia 11 de Dezembro de 1909, cerca das 15:30 horas, o cruzador “S. Gabriel” largou de Lisboa para uma viagem de circunavegação e poucas horas depois, já a navegar, estabeleceu comunicações por telegrafia sem fios (TSF) com o posto radiotelegráfico de Vale de Zebro.

Em termos operacionais e de serviço as mensagens navais trocadas naquele dia, foram as primeiras que na Armada e quicá em Portugal, utilizaram a via radiotelegráfica. Anteriormente, em 25 de Maio de 1902 a Marinha já havia realizado algumas experiências neste tipo de comunicações entre o cruzador “D. Carlos” e Cascais. Apesar destes ensaios, considera-se que a actividade desenvolvida em 11 de Dezembro de 1909 foi operacionalmente pioneira.

O jornal *O Século* do dia 15 de Dezembro dava notícia do acontecimento:

O posto de telegrafia sem fios montado a bordo do cruzador “S. Gabriel” esteve em comunicação, durante as primeiras horas da viagem do cruzador, com o posto da Escola de Mecânicos, em Vale de Zebro. Foram pois essas as primeiras notícias da longa viagem que o cruzador iniciou. No mar havia muito balanço, seguindo o navio sem novidade. Tendo faltado tempo para efectuarem a sintonização, entre os dois postos, por o posto do cruzador ter sido montado nos últimos dias da estada do navio em Lisboa, os resultados obtidos podem considerar-se muito lisonjeiros.

Ainda a propósito da utilização e das possibilidades da aparelhagem radiotelegráfica montada no “S. Gabriel”, demonstrada durante a viagem, o Comandante do navio, capitão-de-fragata António Aloísio Jervis de Atougua Ferreira Pinto Basto, escreveu no seu relatório:

Este aparelho (telegrafia sem fios) tem um alcance garantido de 400 Kms. Comunicamos muitas vezes a maiores distâncias, sendo uma delas 1300 Kms.

Com o afastamento do “S. Gabriel” dos alcances radiotelegráficos do posto de Vale de Zebro, o qual havia sido instalado apenas para fins de instrução, e dado que não existiam ao tempo outros navios portugueses equipados de

TSF ou outros postos radiotelegráficos abertos ao serviço, as radiocomunicações navais iniciadas no dia 11 de Dezembro, só prosseguiram e se concretizaram em moldes definitivos e regulares, a partir do dia 16 de Fevereiro de

público móvel marítimo em Portugal de 1913 a 1920, data da sua desactivação. Seriam então 14:40 do dia 16 de Fevereiro de 1910 quando o Marinheiro Timoneiro-Sinaleiro nº 1763 Manuel Fernandes Correia recebeu e registou no respectivo livro a primeira transmissão oficial, originada no Posto Radiotelegráfico de Vale de Zebro, que dizia:

“Queira fazer o obséquo de me mandar dizer se ahí em Lisboa está a chover”.

Embora não se possa garantir que o teor da mensagem seja de carácter operacional, ela é relevante por constituir o arranque oficial do Posto Radiotelegráfico do Arsenal da Marinha.

Este posto, pioneiro na Marinha, foi o embrião e precursor da extraordinária expansão das comunicações navais que em 1974 atingiram o auge em termos de infra-estruturas e dispersão geográfica. Existiam à data 27 Estações Radionavais e 99 Postos Radionavais, distribuídos pelo Continente, Açores, Madeira e Ultramar. Entende-se que as datas de 11 de Dezembro de 1909 e de 16 de Fevereiro de 1910, cujo centenário se completou, são complementares e simbolizam o advento das radiocomunicações navais¹.

SÉCULO XXI

O final do século XX viu, em termos de guerra naval, a simbiose dos velhos couraçados movidos a vapor com os modernos mísseis de cruzeiro, substitutos reais da artilharia de longo alcance. Operando num teatro de guerra em que o inimigo não dominava nem o espaço aéreo nem o marítimo, qualquer embarcação podia transportar lançadores de mísseis e fazê-los disparar.

Hoje, um combate naval entre navios modernos é uma espécie de suicídio mútuo sem que algum dos contendores veja o outro. Os sensores, integrados num sistema de combate com ligação a meios aéreos ou navais colocados a grande distância, deverão detectar a presença de elementos hostis e contribuir para a solução de fogo que permitirá o lançamento de mísseis. O pessoal, em ambiente de tensão e envergando o respectivo equipamento de protecção individual, garante o CO (Centro de Operações) confiante que o seu sistema de defesa tecnicamente sofisticado possa ser suficiente para anular qualquer ameaça em aproximação.

As realizações da técnica e ciência são, sem dúvida, importantes, pelo que se entende que o homem destruidor do Século XX não tem futuro no Século XXI, sendo substituído por gerações de cidadãos mais capazes de preservarem tanto o ambiente natural como do meio humano². No âmbito marítimo-naval, a importância da informação não recai exclusivamente na componente operacional militar mas antes é alargada a todos os interesses nacionais que se relacionam com o mar, onde se destaca a vigilância do mar territorial, seguran-



Escola Prática de Torpedos e Electricidade – Vale de Zebro.

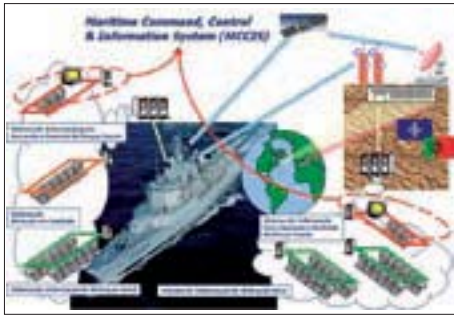


Cruzador S. Gabriel.



Posto radiotelegráfico do Arsenal da Marinha.

1910. Esta data ficará para sempre associada às comunicações navais por ter sido neste dia que se inaugurou o Posto Radiotelegráfico do Arsenal da Marinha. Instalado no canto Sudoeste da Casa da Balança do edifício do Ministério da Marinha, actualmente Instalações Centrais da Marinha, constituiu-se como o primeiro Posto Radiotelegráfico que assegurou o serviço



Comunicações Satélite SHF (SATCOM).



Conceito operacional CSI sem fios na NATO.

ça da navegação e a salvaguarda da vida humana no mar.

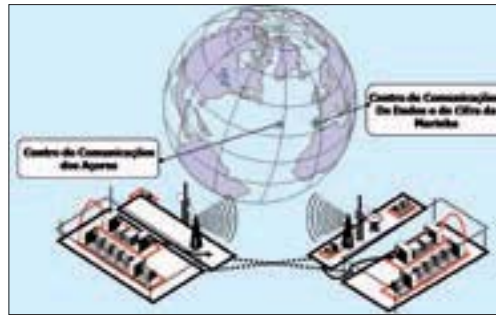
A informação disponível relacionada com a segurança marítima provém de diversos sistemas, classificados e não classificados, nacionais e internacionais.

Focando somente o caso nacional, vários são os organismos e entidades com competência no mar ou a partir dele. Assim, a convergência da informação torna-se não só uma premissa desejável como necessária. O objectivo final é a concentração de esforços, otimizando a utilização dos meios disponíveis, promovendo não só uma matriz de eficácia, mas acima de tudo promovendo a eficiência dos processos. Este aumento de eficiência passa naturalmente por uma correcta integração das actuações, com a Marinha como núcleo central, baseada na sua inequívoca vocação, competência e meios que possuiu. Face ao que foi referido anteriormente, torna-se evidente que a superioridade de informação concorre decisivamente para a eficiência e eficácia das acções no mar e consequentemente para a capacidade de influenciar os acontecimentos nos espaços marítimos nacionais. A análise da informação disponibilizada pelas diversas entidades envolvidas no ambiente marítimo, garantidos os elementos de informação necessários à tomada de decisão pelas entidades responsáveis, otimiza o emprego de meios, contribuindo para a articulação e complementaridade dos recursos nacionais³.

Para que a informação flua entre os organismos em terra e os navios no mar, independentemente da área onde estes naveguem, importa garantir os meios de comunicações adequados, tendo em consideração os diversos formatos que esta pode ter. Os requisitos e exigência da actualidade não se compadecem com formatos simples de texto e voz, sendo necessário garantir canais de comunicação que permitam integrar sistemas e redes informáticas nos extremos da cadeia.

Se bem que hoje é perfeitamente banal e economicamente vantajoso para todos comunicar globalmente utilizando computadores, já para os navios o processo é complexo e oneroso. Portugal, à semelhança de outros países, depende de terceiros para o fornecimento do serviço satélite que, por não existir alternativa, é hoje considerado imprescindível em ambiente naval. Esta dependência é factor de preocupação para a NATO e simultaneamente um precursor na procura de soluções tecnológicas que visem

dirimir a necessidade da utilização alargada do satélite, garantindo no entanto os exigentes requisitos operacionais estabelecidos.



Projecto BRASS - Marinha.

As tecnologias da informação continuam a crescer rapidamente, nas suas capacidades, poder de processamento e na difusão generalizada pela infra-estrutura organizacional. A tecnologia Internet tem sido o mote por detrás desta transformação. O utilizador comum e o interface entre os sistemas, previsto no Protocolo de Internet (IP), têm vindo a fomentar novas soluções para os problemas militares, alterando significativa-



Sistema Integrado de Comunicações dos navios – nova geração.

mente a forma do planeamento operacional. Como os sistemas de processamento de dados se tornam cada vez mais rápidos, pequenos e mais poderosos, é possível incrementar e melhorar a distribuição da informação pelos diversos níveis de comando.

As comunicações sem fios no século XXI têm de suportar uma rede de informação complexa entre comandos e para apoio às forças empenhadas em missões exigentes onde o factor geográfico é igualmente relevante. Esta rede deve fornecer as capacidades de conectividade segu-

ra e permanente, enquanto as forças estão em movimento, de acordo com as necessidades e ao ritmo que as operações militares ditam⁴. Assim, o desafio que actualmente se coloca às comunicações em HF (*High Frequency*) é acompanhar esta evolução tecnológica de forma a melhorar a sua fiabilidade e aumentar a capacidade de transferência de dados.

O trabalho entretanto realizado ao nível das novas técnicas de modulação e transmissão já possibilitaram o aumento de largura de banda necessário para disponibilizar serviços de Internet/Intranet sobre ligações HF. Esta capacidade de comunicações para lá da linha de vista, para além da vantagem operacional, será uma mais-valia financeira porquanto poderá reduzir ou mesmo eliminar a necessidade de contratação de serviços de satélite.

Portugal, à semelhança de outras nações, integrou, através da Marinha, o projecto BRASS (*Broadcast, MRL and Ship-shore System*), que visa implementar as novas tecnologias nas comunicações em HF. Estas serão cada vez menos canais com baixa taxa de dados e pouca qualidade e cada vez mais sistemas de alta taxa de débito e menor intervenção humana no estabelecimento e manutenção das ligações.

A componente terrestre do BRASS substancia-se no já edificado Centro de Comunicações, de Dados e de Cifra da Marinha (CCDCM) e no futuro Centro de Comunicações dos Açores. Estas duas infra-estruturas vão garantir a qualidade dos serviços facultados pelas novas tecnologias suportadas nos mais recentes transmissores e antenas. O esforço de modernização, a par da componente terrestre, será igualmente uma realidade a bordo dos navios com a substituição gradual dos sistemas e equipamentos de comunicações por versões mais modernas e automatizadas.

No actual contexto da Marinha o projecto BRASS é a face visível de um longo percurso iniciado há 100 anos com as primeiras experiências de comunicações por radiotelegrafia sem fios.

Nuno Bragança
CFR

Notas

¹ V/Almirante Moura da Fonseca, *As Comunicações Navais E A TSF Na Armada*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1988.

² Dieter Dellinger - redactor da Revista de Marinha - dedica-se à História Náutica, aos Navios e Marinha e apresenta o seu livro "Um Século de Guerra no Mar"

³ João Manuel Góis Cancela - *Em terra de cegos quem tem olho é Rei*.

⁴ NATO - *Maritime Reference Architecture*.

O Instituto Hidrográfico comemora meio século de actividade

O Instituto Hidrográfico está a assinalar os seus cinquenta anos de existência com a realização de um conjunto de actividades que se prolongam até ao final do ano. De entre o conjunto de iniciativas que estão a ser preparadas, salientam-se a realização das Primeiras Jornadas de Engenharia Hidrográfica, a exposição "50 anos de Conhecimento do Oceano" a ter lugar no Museu de Marinha, a emissão pelos CTT de um bloco filatélico constituído por dois selos, a edição de uma medalha comemorativa da efeméride e a publicação do livro "O Instituto Hidrográfico de 1960 a 2010".

Estas comemorações terão o seu ponto alto com a realização das "Primeiras Jornadas de Engenharia Hidrográfica" que decorrerão nos dias 21 e 22 de Junho, a coincidir com o Dia Mundial da Hidrografia, evento no qual serão feitas apresentações de trabalhos técnico-científicos respeitantes às áreas de Hidrografia, Oceanografia, Navegação, Geologia, Química e Gestão de Dados do Ambiente Marinho.

Por seu turno, a Exposição "50 Anos de Conhecimento do Oceano" decorrerá na Sala D. Luís I, no Museu de Marinha, e estará patente ao público entre 23 de Junho e 5 de Outubro. Este certamente pretende, de uma forma inovadora e interactiva, apresentar o Instituto Hidrográfico e descrever as suas actividades, prestando uma especial atenção às gerações mais jovens, sensibilizando-as para o conhecimento das ciências e técnicas do mar.

As comemorações do cinquentenário do Instituto Hidrográfico visam dar a conhecer a actividade técnico-científica desenvolvida por aquele organismo da Marinha e a sua importância para o país, nos domínios da hidrografia, oceanografia e navegação, bem assim na defesa do ambiente marinho, em prol da segurança da navegação e ainda na colaboração com outros organismos e entidades no desenvolvimento de projectos relacionados com as ciências e técnicas do mar.



O Instituto Hidrográfico foi criado há cinquenta anos.

O Decreto-lei n.º 43177, de 22 de Setembro de 1960, criou o Instituto Hidrográfico, procedendo à centralização dos serviços até então dispersos e que à altura se encontravam sob a tutela do Ministério da Marinha e do Ministério do Ultramar, incluindo as missões e brigadas hidrográficas. A sua constituição marca o terceiro período da moderna hidrografia portuguesa, caracterizada como a fase de consolidação através da sua estruturação coerente que permitiu dar consistência a toda a actividade que vinha sendo desenvolvida, sobretudo a partir do início do século XX.

Desde o seu início, ficou instalado nas alas norte e poente do edifício do antigo Ministério da Marinha, na rua do Arsenal, ocupando o espaço da antiga Direcção de Hidrografia e Navegação. Porém, o incêndio ocorrido em 18 de Fevereiro de 1969 viria a desalojá-lo e a mudar de instalações, passando a partir de então a funcionar no antigo Convento das Trinas do Mocambo, local onde actualmente se encontra. Para além da sede, que passou a integrar a Quinta da Cerca outrora pertencente ao referido convento, os seus serviços dilataram-se ainda para as Instalações da Azinheira, no Seixal, onde tem vindo a ser criado um verdadeiro pólo tecnológico.

Ao longo da sua existência, o Instituto Hidrográfico tem vindo a desenvolver uma intensa actividade de investigação, estudo e divulgação na área das ciências e técnicas do mar como as que se referem à hidrografia, a cartografia náutica, a oceanografia física, química

e geológica, com vista à segurança da navegação e suas aplicações na área militar e ao mesmo tempo contribuir para o desenvolvimento científico do país e a defesa do ambiente marinho.

O Instituto Hidrográfico esteve sempre presente com os seus meios técnicos e o seu conhecimento científico em momentos marcantes da vida nacional caracterizados por graves acidentes em que foi chamado a intervir como se verificou com o desaparecimento do navio "Bolama", o naufrágio do petroleiro "Prestige" e a queda da ponte Hintze Ribeiro, em Entre-os-Rios.

Actualmente classificado como Laboratório do Estado, o Instituto Hidrográfico vem colaborando com a comunidade científica, dentro e fora do país, nomeadamente com os meios universitários e outros pólos de investigação, projectando-se como um centro de excelência a desempenhar uma missão de elevada importância com vista ao conhecimento e aproveitamento de um dos recursos mais importantes do país – o mar!

A comemoração dos cinquenta anos de actividade do Instituto Hidrográfico representa uma celebração plena de significado na medida em que traduz a grandeza da intensa actividade desenvolvida ao longo da sua existência, constituindo um marco histórico para a Marinha e para Portugal. Trata-se, com efeito, de uma efeméride a que todos nos associamos – uma data muito especial de uma das mais notáveis naus que integra a nossa Armada!

(Colaboração da COMISSÃO PARA AS COMEMORAÇÕES DO CINQUENTENÁRIO DO INSTITUTO HIDROGRÁFICO)

Linha Internacional de Data

«A mim importa que neste ponto da terra uma linha há que deste lado o dia depois é, e daquele lado o dia antes. E não só à meia-noite, mas também às sete, às dez, a toda a hora! [...] Sine miraculo, naturaliter! Deus havia a Natureza predisposto como um grande Horologium»¹.

Por definição, a Linha Internacional de Data², que tem como extremidades o Pólo Norte e o Pólo Sul, separa o ontem do hoje (observador situado a oeste da Linha), ou, noutra perspectiva, o hoje do amanhã (observador situado a leste da Linha).

Devido ao movimento de rotação a Terra comporta-se como um gigantesco relógio³. Como consequência, na maior parte dos lugares, ocorre uma permanente e regular alternância entre dia e noite, resultante do movimento aparente do Sol, que é em grande parte responsável pela nossa noção de Tempo como fenómeno irreversível⁴. Em certa medida, esta é também a razão pela qual a correcta determinação da longitude depende de uma rigorosa medição do tempo.

Desfasadas de 12 horas, ambas as linhas sombra-sol, que estabelecem as transições dia-noite e noite-dia, podem ser entendidas como os colossais ponteiros do mostrador que, por tradição, se encontra dividido em 24 intervalos, ou seja, 24 horas, tantas quantas tem a duração do dia.

Não sendo viável, nem prático, cada lugar dispor da sua própria hora regulada de acordo com o movimento do Sol, na sequência dos trabalhos que se sucederam à *Internacional Meridian Conference*, que teve lugar em 1884, optou-se, de forma pragmática, pela divisão dos 360 graus da circunferência terrestre, no Equador, pelas 24 horas da duração do dia. No entanto, a prática viria a impor uma realidade ligeiramente diferente.

A cada um destes intervalos (fusos) horários correspondem 15 graus de longitude, sendo que o fuso Zero, ou Zulo (Z), se encontra centrado no Meridiano de Greenwich, repartido 7,5 graus para Leste e outros tantos para Oeste. A partir deste, seguem-se, em cada hemisfério, 11 fusos

de 15 graus e um último com apenas 7,5 graus, que confina com o meridiano dos 180 graus⁵. Isto perfaz um total de 24 fusos horários, pois nestes dois últimos regista-se exactamente a mesma hora, mas em dias consecutivos.

Inicialmente definido como Tempo Médio de

próximo da costa, a Hora Legal do país a visitar ou visitado.

Por mera convenção, os fusos, que se encontram associados a uma letra do alfabeto, são positivos para leste do Meridiano de Greenwich – +1(A), +2(B), +3(C), +4(D), +5(E), +6(F), +7(G), +8(H), +9(I), +10(K), +11(L) e +12(M) –, ao passo que naqueles que se estendem para oeste são negativos: -1(N), -2(O), -3(P), -4(Q), -5(R), -6(S), -7(T), -8(U), -9(V), -10(W), -11(X) e -12(Y). Quanto ao sinal (+/-), a opção assentou na lógica do sentido do movimento da Terra, tendo como origem o meridiano dos 180 graus. Com efeito, nos lugares situados a leste, entre aquele meridiano e o fuso Z, é sempre mais tarde, sendo a diferença em tempo (horas) tanto maior, quanto maior a diferença em longitude⁷. Por outro lado, nos lugares situados a oeste, entre o Meridiano de Greenwich e o seu antípoda, é sempre mais cedo do que no fuso Z.

Tal como sucede com as demais referências geográficas entretanto abordadas, com excepção do Meridiano de Greenwich, que é meramente convencional, a Linha Internacional de Data existe tão-somente porque o Homem tem a percepção de que o Tempo passa, muito embora tenha sido o advento do cronómetro que veio exigir a sua implementação. No entanto, a sua localização é de certa forma arbitrária, não existindo nenhum tratado ou organização internacional que regule a sua existência ou demarcação.

Na realidade, a Linha Internacional de Data oscila em função das horas legais, adoptadas

pelos diferentes países do oceano Pacífico que se encontram nas suas imediações, muito embora coincida, em parte, com o meridiano antípoda de Greenwich (180 graus)⁸. Ainda assim, a sua localização deve-se, sobretudo, ao facto de ser no oceano Pacífico que a descontinuidade da data afecta um menor número de países e de pessoas. Não

obstante, esta demarcação tem sofrido algumas alterações, a última em 1995. A principal razão tem residido no facto de nenhum país querer o seu território dividido por dias diferentes, como acontecia com o arquipélago de Kiribati até 1995.



A Terra vista do espaço, onde se pode observar a linha dia-noite que avança pelo Atlântico.

Greenwich (GMT), o Tempo Universal Coordenado (UTC) constitui também o fuso horário de referência (Z), a partir do qual são calculadas as horas nos demais fusos. Por diferentes razões, frequentemente associadas ao menor consumo de energia eléctrica, muitos países não adoptam para o seu território a hora que corresponde ao fuso ou fusos em que este se encontra inserido, facto que levou ao aparecimento do conceito de



Os fusos horários e as Horas Legais nas diferentes regiões.

Hora Legal, que é, no fundo, a hora oficialmente estabelecida. Esta pode, por sua vez, obedecer a variações sazonais, ou outras, vulgarmente conhecidas como Hora de Verão e Hora de Inverno⁶. A bordo dos navios, por norma, adopta-se a hora do fuso em que se navega, ou, quando

No que respeita à mudança de data, na realidade existem permanentemente duas linhas que separam dois dias consecutivos: uma fixa, a Linha Internacional de Data, e uma segunda, que sendo móvel, está de certa forma relacionada com o movimento do Sol, leia-se relógios, e é responsável pelo sucessivo adiantar do dia nos diferentes fusos horários. Esta última funciona por saltos de uma hora⁹, ou seja, à meia-noite de cada fuso, que, por convenção, é quando se acrescenta um dia à data do lugar. Senão, vejamos.

Imaginemos, de acordo com a figura anexa, que é meia-noite do dia 21 de Maio no fuso F (L₁). Quer isto dizer, que os lugares situados entre este fuso e a Linha Internacional de Data estão já todos no dia 22. Em função da respectiva longitude, que por sua vez define o fuso, os seus relógios marcam uma (1), duas (2), três (3), quatro (4), cinco (5) e (6) horas da manhã. No entanto, nos locais situados a oeste do fuso F, continua a ser dia 21 de Maio (23, 22, 21, ... horas). Devido ao movimento de rotação da Terra, relativamente à qual se encontra associada a marcha dos relógios, passadas seis horas será meia-noite nos lugares que se encontram no fuso Z (L₂). Desta forma, todos os lugares situados a leste se encontram no dia 22 de Maio (1, 2, 3, 4, ... horas), embora os locais a oeste permaneçam no dia 21 (23, 22, 21, ... horas). Mais seis horas e é meia-noite no fuso S (L₃), aplicando-se aos fusos situados a leste (1, 2, 3, ... horas) e oeste (23, 22, 21, ... horas), respectivamente, procedimento análogo ao anteriormente descrito. Seis horas mais tarde, a meia-noite volta a coincidir com os fusos Y e M, reiniciando-se o processo, agora relativamente aos dias 22 e 23 de Maio. Em resumo, no momento em que a linha móvel coincide com a Linha de Mudança de Data, tem início um novo dia no calendário no planeta. No entanto, são necessárias 24 horas, em saltos de 60 minutos, para que este se torne efectivo em todos os lugares.

Igualmente por convenção, e uma vez que nos Pólos convergem todos os meridianos, nas altas latitudes, regra geral, não se encontram implementados os fusos horários, adoptando-se, por norma, naqueles lugares, a hora do fuso Z (0).

Para todos aqueles que circum-navegam o globo, se a bordo do respectivo navio ou aeronave não for observada a mudança de dia

quando cruzam a Linha Internacional de Data, deparam-se, inevitavelmente, à chegada, com a contradição que Antonio Pigafetta (1491-1534), pela primeira vez, registou em 1522, já no final da primeira volta ao mundo, iniciada por Fernão Magalhães (c.1480-1521) em 1519.

«Finalmente, constringidos pela grande necessidade, fomos às ilhas de Cabo Verde. Chegámos a uma delas, dita de Sancto Jacobo [Santiago], na quarta-feira, nove de Julho [de 1522]. Mandámos logo o batel a terra procurar vitualhas e inventámos dizer aos portugueses que se nos quebrara o traquê na linha equinocial [Equador], se bem que fôsse no cabo de Boa Esperança [...] Encarregámos aquêles dos nossos que iam no batel de perguntarem em terra que dia era; disseram-nos que era quinta-feira [10 de Julho] com os portugueses. Maravilhâmo-nos muito porque, connosco, era quarta-feira [9 de Julho]. Não sabíamos a que atribuir o erro, visto que, conservando-me sempre de boa saúde, eu anotara os dias todos sem interrupção alguma. Foi-nos dito depois que não havia erro, mas que, sendo tôda a viagem feita para ocidente, e tendo nós, tal como o sol, regressado ao mesmo lugar, conseguíramos, como se vê claramente, aquela vantagem de vinte e quatro horas»¹⁰

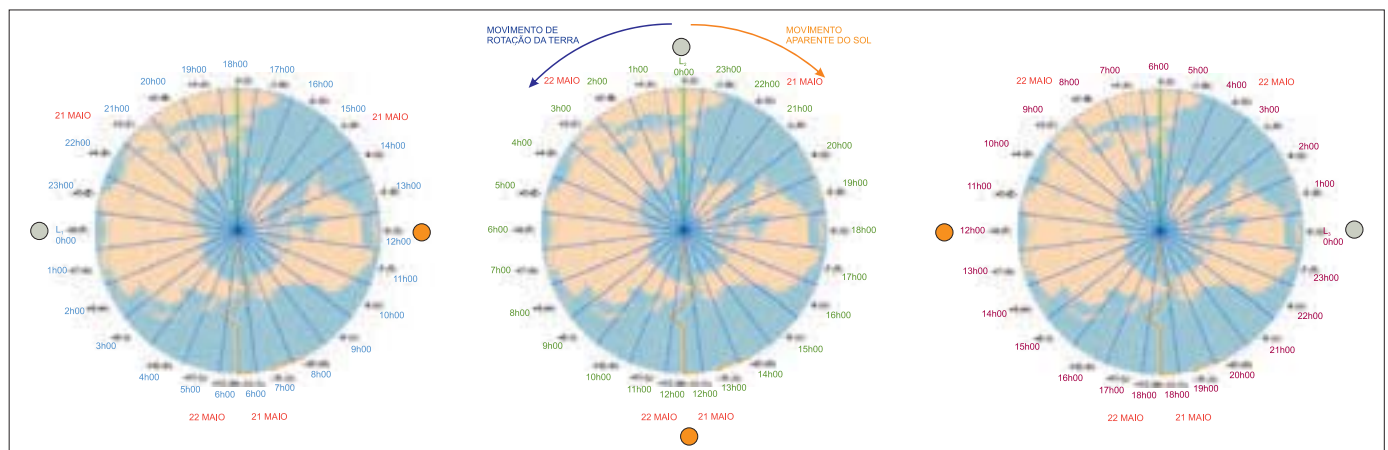
Quando chegaram a Espanha, apesar da questão ter sido colocada aos cosmógrafos, esta, terá sido, ainda assim, erradamente interpretada, tendo inicialmente sido atribuído o erro à existência de um ano bissexto durante a viagem (1520). Depois de acesa polémica, e de acordo com o cronista castelhano Antonio Herrera (1559-1625), a explicação viria a ser dada, mais tarde, pelo padre jesuíta Jusepe de Acosta (1540-1600):

«Tardaron en yr y venir, três años menos catorze dias: erraron-se un dia en la cuenta, y assi comieron carne los Viernes [sexta-feira], y celebraron la Pascua en Lunes [segunda-feira] [...] quanto a la causa porque los desta nao Vitoria se erraron un dia en la cuenta, han tenido algunos diversas opiniones, e uno en particular, se afirmó, en que [h]avia sido porque se olvidaron de contar el visiesto [bissexto em 1520], pero la de Iusepe de Acosta, de la Compañia de Jesus, se tiene por la mas acertada, el qual dize: Que los que navegan de Ocidente a Oriente, van siempre ganando dia, porque el sol les va saliendo mas presto: y los que navegan de Levante a Poniente, acontece al revés, por-

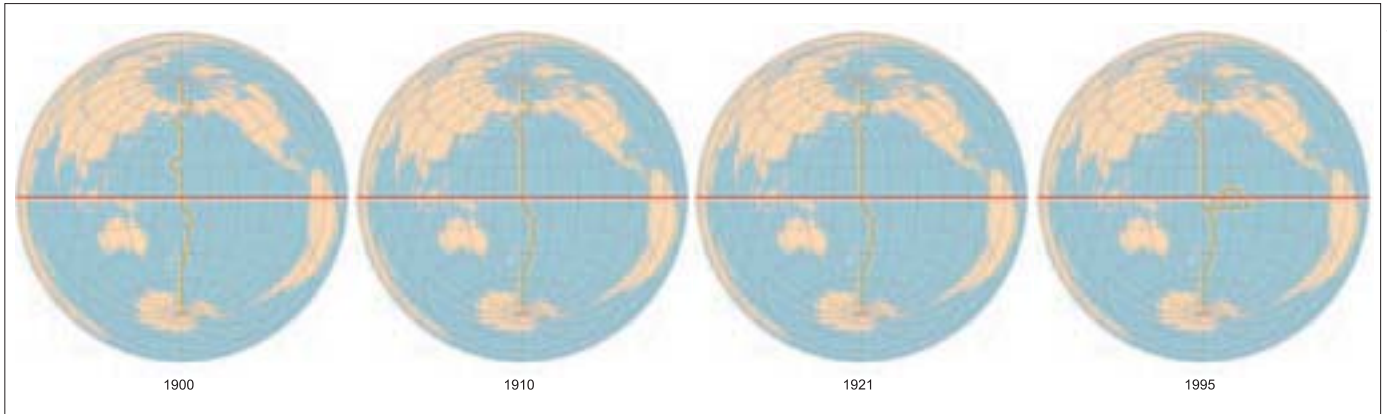
que van siempre perdiendo dia, y atrancisando [sic], por salir el sol mas tarde, de tal manera, que quando en Castilha es medio dia, amanece en el Pirù, y quando amanece acá, es alla media noche: y [h]aviendo hecho los Portugueses su navegacion de Poniente a Oriente, y los Castellanos de Oriente a Poniente, quando se han llegado a juntar, que es en las Felipinas, y Macan [Macau], los unos han ganado doze horas de delantera, y los otros las han perdido; y assi a un mismo punto hallan la diferencia de veynte y quatro horas, que es dia entero, forçosamente estan los unos en tres de Mayo, quando los otros cuentan a dos [dois]: y la diversidad de los Meridianos, haze la diversa cuenta de los dias: y como los que van navegando a Oriente e, o a Poniente, van mudando Meridianos, sin sentirlo, y por outra parte van proseguendo en la misma cuenta en que hallan quando salen, es necessario, que quando [h]ayan dado buelta [volta] entera al mundo, se halan com yerro de un dia entero: y como fue a primera navegacion [circum-navegação] de nao Vitoria, no es maravilla que no se acertasse la causa deste yerro, el qual se ha podido despues entender mejor, com la larga esperiencia destas navegaciones»¹¹.

De resto, Júlio Verne (1828-1905) também abordou esta questão no seu livro *Volta ao Mundo em 80 Dias*, escrito em 1872, numa altura em que se debatia a necessidade de definir a localização do Primeiro Meridiano, quer para origem das longitudes, quer, ainda, como referência para a contagem do tempo em todo o mundo.

«Phileas Fogg dera a volta ao mundo em oitenta dias! [...] Contudo, como pudera um homem tão exacto, tão meticoloso, cometer este erro de um dia? Por que razão se julgava na noite de sábado, 21 de Dezembro, ao desembarcar em Londres, quando na realidade era sexta-feira, 20 de Dezembro, isto é, o septuagésimo nono dia depois de ter partido? Eis a razão do erro, cuja explicação é, aliás, fácil. Sem o suspeitar, Phileas Fogg ganhara um dia no seu itinerário – e isto pela simples razão de que fizera a viagem à volta do mundo caminhando para o oriente, dia que, pelo contrário, teria perdido se houvesse caminhado em sentido inverso, isto é, para o ocidente. Com efeito, marchando para o oriente, Phileas Fogg caminhava para o Sol, e, por conseguinte, os dias di-



Forma como se processa a mudança de data nos diferentes fusos. Linha de Mudança de Data (—) e Meridiano de Greenwich (—).



A evolução da demarcação da Linha Internacional de Data (—), entre 1900 e 1995.

minuíram para ele na razão de quatro minutos por cada grau que percorrerá naquela direcção. Ora, na circunferência terrestre contam-se trezentos e sessenta graus, e estes trezentos e sessenta graus, multiplicados por quatro minutos, dão exactamente vinte e quatro horas, isto é, o dia inconscientemente ganho. Por outras palavras, enquanto Phileas Fogg, caminhando para o oriente, vira o Sol passar oitenta vezes no meridiano [do lugar] os seus colegas que tinham ficado em Londres só o viram passar setenta e nove vezes»¹².

No entanto, foi Umberto Eco quem explorou, de forma magistral, o paradoxo relacionado com a Linha Internacional de Data, no livro *A Ilha do Dia Antes*¹³. Nesta sua obra, cuja acção se desenrola em 1643, o jovem Roberto della Griva encontra-se a bordo do navio “Daphne”, encalhado a escassas centenas de metros de uma ilha em pleno oceano Pacífico, nas proximidades daquele que ele admite ser o meridiano dos 180 graus, isto é, a Linha Internacional de Data.

«Mas o grande miraculo é que não há milagre! Tudo já era previsto ab initio! Se o Sol vinte e quatro horas emprega para dar a volta da Terra, começa a ocidente do centésimo octogésimo meridiano um novo dia, e a oriente temos ainda o dia antes. Meia-noite de sexta-feira aqui na nau é meia-noite de quinta-feira da Ilha. Tu não sabes que cousa aos marinheiros de Magalhães aconteceu quando hão acabado a sua volta do mundo, como conta Pedro Mártir? Que tornaram e pensavam que fosse um dia antes et era ao invés um dia depois, e eles criam que Deus havia punido eles roubando-lhes um dia, porque não haviam o jejum da Sexta-Feira Santa observado. Afinal era muito natural: haviam para poente viajado. Se da América para a Ásia viajas, perdes um dia, se no sentido contrário viajas, ganhas um dia: eis qual o motivo que a “Daphne” há de facto a via da Ásia, e vós estúpidos a via da América. Tu és agora um dia mais velho que eu! Não te faz rir?»¹⁴.

Importa aqui relevar o facto do navio e a ilha, apesar de tão próximos, estarem separados, em tempo, por um dia, encontrando-se Roberto prisioneiro da situação pelo simples facto de não saber nadar, não podendo, por isso, alcançar a ilha. Pelos seus cálculos, o navio está encalhado a oeste do meridiano dos 180 graus, enquanto a ilha se encontra ligeiramente a leste daquela

Linha, razão pela qual a diferença em tempo é 24 horas. E é no decorrer das suas observações sobre a triste situação em que Roberto se encontra, que Umberto Eco, com a fértil imaginação que se lhe reconhece, discorre sobre um outro paradoxo, quase metafísico, pelo menos numa primeira leitura, o qual, diga-se em abono da verdade, não resiste a uma análise mais séria:

«[...] a Ilha que ele via diante de si não era a Ilha de hoje, mas sim a de ontem. Para lá do meridiano era ainda o dia da véspera! Podia esperar ver agora naquela praia, onde era ainda ontem, uma pessoa que descera para a praia hoje?»¹⁵.

Resulta claro, que a Linha Internacional de Data mais não é do que uma linha imaginária e convencional, que separa dois dias consecutivos do calendário. Se esta for cruzada navegando de oeste para leste, retira-se um dia (24 horas), mantendo-se a hora do fuso M (+12). No entanto, quando se navega em sentido contrário, de leste para oeste, soma-se um dia (24 horas), sem se alterar a hora do fuso anterior, Y (-12).

Relembramos que neste contexto, os aviões supersónicos¹⁶, como era o caso do *Concorde*, trouxeram igualmente um novo paradoxo. Uma vez que a sua velocidade era superior à velocidade de rotação da Terra, nas viagens para ocidente, por exemplo, da Europa para os Estados Unidos, os passageiros chegavam numa hora anterior àquela em que haviam partido. Como resultado, o dia da viagem tinha, para eles, mais de 24 horas, verificando-se situação inversa na viagem de regresso.

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com

Agradecemos ao CTEN Mata Gaspar que nos alertou para o facto de que, aquando da assinatura do *Tratado da Antárctica*, os sete países reivindicadores não abdicaram das suas pretensões territoriais, contrariamente ao que havíamos escrito no artigo dedicado aos Círculos Polares, além de serem já 48 o número de Estados signatários.

Notas:

¹ Umberto Eco, *A Ilha do Dia Antes*, Lisboa, Difel, 2002, p. 248.

² Pode também aparecer como Linha Internacional de Mudança de Data ou, simplesmente, Linha de Data.

³ Etimologicamente radica no latim *horologium*, que por sua vez deriva do grego *hōrōlōgion*, que era o quadrante solar, graduado, em que se lia a hora, isto é, o relógio de sol.

⁴ Embora não seja facilmente perceptível, a *Teoria da Relatividade Geral* de Albert Einstein (1879-1955) é inequívoca na relação que estabelece entre espaço e tempo, facto que não invalida a afirmação de que o tempo é uma construção da mente humana. O próprio calendário constitui, a exemplo de um número crescente de outras criações nas mais variadas áreas, uma matematização da realidade, sendo parte integrante daquilo que é a evolução do Homem.

⁵ O Meridiano de Greenwich, origem das longitudes, tal como o meridiano dos 180 graus, constituem as linhas de separação entre os hemisférios oriental e ocidental.

⁶ Em Portugal continental a Hora Legal de Inverno é a do fuso Z (0), mas a Hora Legal de Verão é a do fuso A (+1). Como muitos certamente se recordam, entre 1993 e 1995, com intuito de estarmos na mesma hora da maior parte dos países da União Europeia, Portugal teve como Horas Legais de Inverno e Verão, respectivamente, as horas dos fusos A (+1) e B (+2). Felizmente prevaleceu o bom senso, pelo que se regressou à prática anteriormente em vigor.

⁷ Para se saber qual a hora em Greenwich em função do fuso em que nos encontramos, usa-se a fórmula $Hmg = HFuso + Fuso$, podendo o fuso ser positivo (leste) ou negativo (oeste). Por seu turno, o número do fuso corresponde ao arredondamento, para o número inteiro mais próximo, do resultado da fórmula $F = \lambda / 15$, em que λ é a longitude do lugar.

⁸ Dependendo do sentido em que se viaja, assim este meridiano é 180 graus Este ou 180 Oeste.

⁹ Nalguns países, como são os casos da Índia, Irão ou Venezuela, a Hora Legal é fraccionada em relação a UTC. Desta forma diferem dos demais não apenas em horas inteiras, mas também em fracções de meia-hora (e.g. +4,5 ou -3,5).

¹⁰ Visconde de Lagoa, *Fernão de Magalhães (a sua vida e a sua viagem)*, livro II, Lisboa, Seara Nova, 1938, pp. 209-211. O sublinhado é nosso.

¹¹ Antonio de Herrera, *Historia General de los Hechos Castellanos en las Islas i Tierra Firme del Mar Océano*, Década Terceira, Madrid, 1601, p. 140.

¹² Júlio Verne, *A Volta ao Mundo em 80 Dias*, Lisboa, Círculo de Leitores, p. 243.

¹³ Embora também tenha sido identificado por geógrafos árabes do século XIII, uma das primeiras referências sobre este paradoxo foi feita pelo matemático francês Nicolau Oresme (c.1323-1382), tendo sido ele, também, quem pela primeira utilizou um gráfico, em que os eixos representam, respectivamente, o tempo decorrido e a velocidade de um móvel.

¹⁴ Umberto Eco, *op. cit.*, p. 247.

¹⁵ Idem, *op. cit.*, p. 312. Apesar do apreço que Umberto Eco nos merece, não deixa de constituir um anacronismo a referência ao Meridiano de Data por uma personagem de meados do século XVII.

¹⁶ O *Concorde* tinha uma velocidade de cruzeiro de 2,04 Ma, que se situa entre 2.346 e 2.652 Km/h. O *Mach* (Ma) é uma unidade de velocidade que tem a propagação do som como referência, sendo que 1 Ma equivale a 1.224 Km/h ou 340 m/s, isto é, a velocidade com que o som se propaga no ar. O nome é uma homenagem ao físico austríaco Ernst Mach (1838-1916), que em 1877 definiu a velocidade necessária para que um corpo pudesse ultrapassar a velocidade do som.

TOMADA DE POSSE

VICE-CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

● Realizou-se no passado dia 12 de Janeiro, na Casa da Balança, a tomada de posse do novo Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, VALM Conde Baguinho, em substituição do VALM Telles Palhinha. O Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Melo Gomes, presidiu à cerimónia, onde estiveram presentes as mais altas entidades da Marinha, representantes de empresas do universo EMPORDEF, bem como outros oficiais, sargentos, praças e civis.

Após a leitura da Ordem, o novo Vice-CEMA usou da palavra, sendo de realçar: “...Ciente do enorme e complexo desafio que, uma vez mais, me é colocado, enfrentá-lo-ei com a mesma fórmula que tenho adoptado ao longo da minha vida profissional, da qual, envolvendo outras importantes componentes, faço sobressair – a dedicação, a responsabilidade, o zelo, a lealdade e a determinação de bem servir (...). Realço, em particular, a tarefa de inculcar racionalidade ao processo de edificação, estruturação e emprego das capacidades da Marinha, e a tarefa de fomentar uma cultura organizacional orientada para o sucesso, em respeito dos paradigmas definidos na estratégia naval, nos âmbitos genético, estrutural e operacional. De mim poderão esperar apoio e solidariedade em matérias de serviço e a atenção e disponibilidade para vos ouvir, sempre que julgarem necessário (...).”

No seu discurso, o Almirante CEMA afirmou “... Como número dois da hierarquia, compete-lhe substituir-me nas minhas ausências e impedimentos e, ainda, dirigir superiormente o funcionamento do Estado-Maior. Como bem sabe, o EMA está em processo de reorganização, com o propósito de melhor responder às novas exigências, internas e externas, conferindo-lhe uma estrutura mais leve, ágil e adequada às reais necessidades.



Foto João Tito

O Estado-Maior da Armada é fundamental para apoiar as decisões que terei que tomar, requerendo-se na sua acção objectividade, pragmatismo e sentido das realidades. (...).”

O VALM José Conde Baguinho nasceu no Porto, tendo ingressado na Escola Naval, onde concluiu o curso de Marinha, no ano de 1971, altura em que foi promovido ao posto de G/M.

Como oficial subalterno, serviu a bordo de várias unidades navais, tendo ainda cumprido uma comissão de serviço em Angola e Cabo Verde, após o que se especializou em submarinos.

Comandou os submarinos “Delfim” e “Barracuda”, tendo posteriormente desempenhado os cargos de Chefe do Estado-Maior e de 2º Comandante da Esquadilha de Submarinos.

Após cerca de doze anos servindo nos submarinos e, em terra, na Esquadilha de Submarinos, cumpriu três anos em funções na Divisão de Operações do EMA e, igual período, na embaixada de Portugal em Madrid, como Adido de Defesa Adjunto.

Em 1996, assumiu o comando da fragata “Vasco da Gama”, onde, além de ter participado em diversos exercícios nacionais e NATO e no *Operational Sea Training* em Plymouth, integrou a Standing Naval Force Atlantic (STANAVFORLANT) durante cerca de cinco meses e participou na operação FALCÃO, uma operação de evacuação de não-combatentes, de apoio à paz e, simultaneamente, de ajuda humanitária que, em meados de 1998, se desenrolou na Guiné-Bissau.

Foi nomeado CEM do CN, onde desempenhou funções ao longo de mais quatro anos e teve a oportunidade de participar na preparação, planeamento, condução e controlo de múltiplos exercícios e, em particular, várias operações reais em que intervieram unidades navais e de fuzileiros, na Bósnia, Timor-Leste, Guiné-Bissau e Moçambique.

Após ter sido promovido ao posto de CMG, em 1999, e ter frequentado o CSNG, foi nomeado Chefe do Gabinete do ALM CEMA, no qual foi promovido a CALM.

Já no posto de VALM assumiu, em Maio de 2007, o cargo de SSM.

Foi agraciado com diversos louvores e condecorações.

ENTREGA DE COMANDO

COMANDANTE DA FLOTILHA

● Realizou-se no passado dia 9 de Dezembro, no Salão Nobre do Palácio do Alfeite, a cerimónia de entrega do cargo de Comandante da Flotilha e de 2º Comandante Naval, pelo CALM Mina Henriques, em substituição do CALM Pires da Cunha.

A posse foi presidida pelo Comandante Naval, VALM Saldanha Lopes. Estiveram presentes os antigos Comandantes da Flotilha, VALM RES Ferreira Barbosa, VALM RES Silva da Fonseca e CALM RES Rodrigues Cancela, bem como outros oficiais gerais e superiores da Marinha, e ainda oficiais de diversas unidades e militares que prestam serviço na Flotilha.

Das palavras do novo Comandante da Flotilha é de realçar:

“(…) Hoje a Flotilha, como no passado, constitui um marco de referência para toda a esquadra, pois é através dela e dos resultados obtidos, que se pode avaliar a qualidade do produto operacional da Marinha que são os navios do mar. Para obter aquele produto, a Flotilha apoia-se em três pilares essenciais:

O pilar financeiro, em apoio aos navios, aos Comandos de Zona Marítima e às Esquadilhas, é responsável pela superior prestação de contas e envolvendo um trabalho de grande exigência e rigor e requerendo uma gestão criteriosa dos recursos humanos e financeiros.

O pilar logístico que, em cooperação com as esquadilhas e com os navios, cumpre os requisitos de apoio necessários nas áreas do pessoal, do material e da manutenção, integrando o SANFLOT...

O seu terceiro pilar, responsável pela condução do Treino Avaliação dos navios, visa assegurar que os padrões de prontidão superiormente estabelecidos para cada classe de navios são atingidos, tendo sempre em objectivo o necessário equilíbrio de desempenho das unidades navais, (...).”



Foto João Tito

No final o Comandante Naval, proferiu uma alocução, onde manifestou a sua confiança no novo Comandante da Flotilha e reafirmou a importância da Flotilha para a Marinha.

O CALM Carlos Manuel Mina Henriques foi incorporado na EN e promovido a G/M em OUT77. Foi oficial de guarnição das corvetas “Baptista de Andrade” e “Augusto Castilho” e imediato do D/M “Lagoa” (1978/79).

Especializado em Armas Submarinas (1980) serviu a bordo das fragatas “Cte Sacadura Cabral” e “Cte Roberto Ivens” como chefe de serviço e como oficial de operações.

Entre 1985 e 1987 foi comandante dos NRP’s “Bombarda” e “Alabarda” e foi imediato da UAM “Creoula”.

Prestou serviço como Director de Instrução do Centro de Instrução de Minas e Contramedidas (1988/1992). Durante este período foi o representante português nos “Minerwarfare Working Party” e “Minerwarfare Conference” da OTAN.

Foi imediato do NRP “Vasco da Gama” e participou no “Operational Sea Training”, no Reino Unido, na Operação “Cruzeiro do Sul” e na Operação “Sharp Guard”.

Serviu no EMA, na Divisão de Pessoal e Organização.

No final de 1997 foi nomeado Assessor Militar para a Marinha do Ministro da Defesa Nacional. Nestas funções foi designado Membro do Comissariado da Exposição Internacional de Lisboa-EXPO98.

Desempenhou funções no Comando Supremo Aliado do Atlântico-SACLANT, em Norfolk, EUA.

Liderou a Divisão de Logística e o Departamento de Apoio do Comando Naval e depois foi Chefe do Estado-Maior.

Desde OUT07 foi Chefe do Estado-Maior do Centro de Operações Conjunto do EMGFA.

Frequentou variados cursos de formação, destacando-se os cursos “CMCV Commanding Officer” e “Minerwarfare Staff Officer”, na Escola de Guerra de Minas, na Bélgica, o Curso Geral Naval de Guerra, o Curso Complementar Naval de Guerra e o Curso de Promoção a Oficial General.

Ao longo da carreira foi agraciado com diversos louvores e condecorações.

SUPERINTENDENTE DOS SERVIÇOS DO MATERIAL

● Presidida pelo ALM CEMA, realizou-se no dia 11 de Janeiro, na Casa da Balança, a cerimónia de tomada de posse do novo Superintendente dos Serviços do Material, VALM Oliveira Viegas, que substituiu o VALM Conde Baguinho. Assistiram à cerimónia familiares e amigos para além de diversos oficiais gerais e ainda oficiais, sargentos, praças, civis e militarizados dos organismos da SSM.



Foto João Tito

Após a leitura da ordem, usou da palavra o novo Superintendente que referiu:

"... Estamos a iniciar um novo período de complexidades diversas que se reflectem na nossa capacidade de apoio à esquadra, que requer redobrado esforço, dada a propecta idade de alguns dos seus componentes: Mas ao mesmo tempo, a edificação das Capacidades da Componente Naval de Sistema de Forças Nacional passa a ser algo de muito concreto já no ano em curso, como por exemplo o segundo navio da classe Bartolomeu Dias, a Fragata D. Francisco de Almeida, o Submarino Tridente e as infraestruturas da Esquadrilha de Submarinos, os dois primeiros Patrulhas Oceânicos da Classe Viana do Castelo, as Viaturas Blindadas que entre outros nos dão satisfação de participar na concretização dos projectos de remodelação e reequipamento iniciados no passado.

Mas é uma participação desafiante e empolgante pois compete-nos garantir a recepção integração e sustentação desses meios consciente de todas as tarefas daí decorrentes."...

"... Se adicionarmos a renovação e sustentação da frota de viaturas e os transportes fluviais, e os meios operacionais de Autoridade Marítima e do Instituto Hidrográfico, bem como universo das infraestruturas afectas à Marinha, temos o quadro dos programas cuja execução bem sucedida sob planeamento bem sustentado é fundamental e inquestionável."...

No final e das palavras proferidas pelo ALM CEMA deve-se realçar:

"... No que respeita à Lei de Programação Militar, responsável pelo financiamento de grande parte dos programas e projectos que a SSM gere,

relevo a importância do rigoroso controlo da sua execução financeira e material, por forma a minimizar as diferenças entre o planeado e o executado. Neste âmbito, assume particular importância a optimização dos mecanismos processuais, bem como a edificação de uma capacidade de gestão de programas e projectos ao nível institucional, que permita a cada momento cotejar a evolução da programação material com os respectivos níveis de execução financeira. Esta importante ferramenta de gestão, contribuirá para um incremento da nossa eficiência e para uma articulação mais eficaz com a Direcção-Geral de Armamento e Infra-estruturas de Defesa...."

O VALM José António de Oliveira Viegas entrou para a Escola Naval e foi promovido a G/M em OUT73.

Especializou-se em Electrotecnia e possui, entre outros, o CGNG, o "NATO Logistics Course", o "Maritime Tactical Course", o CCNG e o CSNG.

Esteve embarcado, com os cargos de Chefe do Serviço de Navegação no N.R.P. "Alm. Pereira da Silva" (1973/75); de Chefe do Serviço de Electrotecnia no N.R.P. "Alm. Magalhães Corrêa" (1975/76); de Oficial Imediato do N.R.P. "Honório Barreto" (1984/1985) e comandou o N.R.P. "Lagoa" (1982/1984). Como oficial superior foi Oficial Imediato e Comandante do N.R.P. "Álvares Cabral" (1994/1996).

Participou em vários exercícios nacionais e internacionais, designadamente três missões na STANAVFORLANT, a última das quais como Comandante do navio-chefe durante a operação SHARP GUARD no Adriático em 1995.

Foi Instrutor de Electrotecnia da EN (1978/79); Instrutor da Escola de Comunicações, no G2EA; Chefe do Gabinete de Estudos e Planeamento da 2ª Repartição da DSP; Oficial Adjunto da Divisão de Logística do EMA; Chefe do Gabinete do VALM Comandante-em-Chefe da Área Ibero Atlântica em Oeiras (1993/94); Representante Nacional junto do NATO Seasprow Consortium em Washington, DC, nos EUA (1996/99); Chefe da Divisão DC3 e posteriormente do Departamento de Informação Logística na Direcção de Navios (1999/2000).

Chefiou a Divisão de Logística do Material do EMA e foi Chefe do Gabinete do SSM.

Em Janeiro de 2006 ocupou o cargo de Chefe do Gabinete do ALM CEMGFA e chefiou a Divisão de Planeamento Estratégico-Militar do EMGFA.

Da sua folha de serviços constam diversos Louvores e Condecorações.

MINISTRO DA DEFESA NACIONAL EMPOSSA SECRETÁRIOS-GERAIS ADJUNTOS

● Tomaram posse no dia 8 de Fevereiro, os Secretários-Gerais Adjuntos do Ministério da Defesa Nacional, CALM Mário do Carmo Durão e Dr. Joaquim Carlos de Oliveira Pinto Rodrigues. A cerimónia teve lugar no Salão Nobre do Ministério da Defesa Nacional e foi presidida pelo Ministro Prof. Doutor Augusto Santos Silva, acompanhado pelo Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, Dr. Marcos Perestrello.



Assistiram à cerimónia, diversos dirigentes do Ministério da Defesa Nacional, um grande número de oficiais gerais e outros oficiais dos três Ramos das Forças Armadas e pessoal civil.

No âmbito das funções agora assumidas, o CALM Carmo Durão, na sequência da recente reorganização do MDN, será responsável pela coordenação das duas Direcções de Serviço – Direcção de Serviços de Coordenação dos Sistemas de Informação/Tecnologias de Informação e Comunicação e do Sistema Integrado de Gestão (DS-SITIC/SIG) e o Centro de Dados da Defesa (CDD) - recentemente criadas, tendo em conta as novas competências atribuídas à Secretaria-Geral com vista à implementação de uma política integradora para toda a área dos sistemas de informação e tecnologias de informação e comunicação no universo da Defesa Nacional.

O CALM Carmo Durão, tem uma experiência de mais de trinta anos de trabalho nas áreas dos SI/TIC, tendo desempenhado sem interrupção, nos últimos quinze anos, diversos cargos de chefia e de direcção superior em diferentes entidades no âmbito da Marinha e do MDN.

Desde Outubro de 2005, tem assumido a Direcção do Sistema Integrado de Gestão da Defesa Nacional (SIGDN) e

do Centro de Dados da Defesa (CDD), tendo sido nomeado em Novembro de 2006, Coordenador dos SI/TIC da Defesa.

A necessidade de promover uma colaboração estreita com a estrutura das Forças Armadas, garantindo a articulação dos SI/TIC de gestão com os sistemas de informação de comando e controlo militares, tendo em vista a implementação da política integradora consagrada na legislação, requer conhecimento e experiência, no relacionamento com o EMGFA e com os Ramos.

Neste sentido, o conhecimento aprofundado da realidade do MDN, do EMGFA e dos Ramos nas áreas dos SI/TIC e a experiência pessoal do CALM Carmo Durão na instalação, implementação, desenvolvimento e direcção dos principais projectos estruturantes no âmbito daquelas áreas, constituem uma mais-valia significativa.

Piratas da Somália

A Marinha no combate à Pirataria do Século XXI



Realizou-se no passado dia 24 de Fevereiro a inauguração da exposição temporária no Museu de Marinha dedicada ao problema da pirataria da Somália, envolvendo as missões desempenhadas no combate àquela actividade ilegal, pelas fragatas “Corte-Real” e “Álvares Cabral”.

A cerimónia, presidida pelo VALM Conde Baguinho, Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, contou com a presença de uma centena de convidados.

Razões de carácter operacional impediram que estivesse presente um dos mais importantes colaboradores desta exposição: a guarnição do navio, então em missão de apoio às populações da Madeira.

A exposição apresenta, no início, uma retrospectiva histórica sobre a pirataria, com algumas armas usadas naquela actividade de nos séculos XVI a XIX e uma análise da importância histórica daquela região.

Alguns painéis explicam ao visitante as missões da SNGM 1, comandada por um oficial-general português, e de que os navios portugueses foram o navio-chefe; as características dos meios envolvidos e a descrição das duas acções directas em que o navio esteve envolvido.

Para além dos painéis, estão expostos os modelos dos navios e dos helicópteros utilizados.

Presentes também nesta mostra, os equipamentos utilizados pelos fuzileiros das equipas de abordagem – incluindo um bote Zebro III equipado – e o material apreendido na missão pela “Vasco da Gama”: duas embarcações de fibra, respectivos motores e palamenta – onde se incluem as escadas de abordagem – para além do armamento e munições apreendidas.

De referir ainda a presença na exposição do prémio da IMO que foi atribuído ao navio pela sua acção na salvaguarda da vida humana no mar.

Nesta exposição é ainda exibido um pequeno filme onde se retratam alguns aspectos mais importantes da missão, nomeadamente os momentos da interceptação e apresamento dos supostos piratas.

(Colaboração do MUSEU DE MARINHA)

Foto Júlio Tito



O Golfo de Adém
Resposta Internacional

SNGM1

Standing Nato Maritime Group 1



N.R.P. “Corte-Real”
F 332



Helicóptero

Super Navy Lynx MK95

Acções directas contra
a Pirataria

Equipa de Abordagem
Boarding Team

Piratas da Somália

Principais Grupos em Actividade

O Golfo de Adém

Pirataria na Somália:
causas e contexto

N.R.P. “Álvares Cabral”
F 331



Ajuda Humanitária e
Salvaguarda da Vida Humana no Mar

Relato da Missão de
Luta Contra a Pirataria na Somália

Pirataria
História e Conceito

Um caso inédito no Funchal

As Capitánias, como sedes de Jurisdição Marítima ou órgãos locais de todo um Sistema de Autoridade Marítima, só foram instituídas a partir de 1839 com a publicação do *Regulamento de Polícia dos Portos*. Foram então criadas Capitánias nos principais portos do Continente, Ilhas Adjacentes e Ultramar e os Capitães dos Portos passam a ser oficiais da Armada subordinados ao Major-General da Armada.

Uma grande parte das atribuições que na época transitaram para a responsabilidade da Autoridade Marítima estavam até essa data sob a alçada das Alfândegas Marítimas.

Mas apesar das Capitánias dos Portos terem sido criadas apenas em 1839, nesse mesmo ano já havia 9 oficiais da Armada (1TEN ou 2TEN) exercendo essas funções, nomeadamente nos portos de Caminha, Viana, Figueira, S. Martinho, Olhão, S. Miguel, Terceira, Faial e S. Vicente. Em Lisboa, já existia em 1834 um CTEN desempenhando as funções de Comandante do Registo do Porto.

Curioso é o que se passou por essa época no Funchal. Em Julho de 1834 é nomeado Oficial do Registo do Porto do Funchal o 2TEN Joaquim Pedro Castel Branco, com apenas 24 anos. A sua nomeação por S. Majestade para este novo cargo então criado surge na sequência do seu insistente oferecimento para o desempenhar, invocando os serviços por si prestados ao Reino e ao Rei D. Pedro IV, lutando contra o “usurpador” D. Miguel, e também da justificação do elevadíssimo interesse da sua criação.

Respondia então o Governador da Madeira Mousinho de Albuquerque ao Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar: “... É conveniente que o delegado do Governo na Ilha da Madeira, escala importante entre a Europa e as Índias Orientais como Occidentais, possa ser quanto possível informado do destino e mais particulares dos navios que por elle transitão. A estes importantes fins que é destinado o Oficial de Registre que visite os navios, por ordem e com instruções do Governo na Ilha. Este cargo é por tanto, na minha opinião, essencial num Porto como aquelle, e delle se pode tirar grande vantagem dando-lhe o Governo na Ilha instruções adequadas e convenientes. Tal é a minha opinião quanto ao logar em si,

pele que respeita ao Official que o requer estou convencido que reúne as qualidades necessárias para bem o desempenhar, e serviços sufficientes para o merecer ...”



O Contra-Almirante Joaquim Pedro Castel Branco.

Convirá referir que este jovem oficial, natural da Madeira, pertencia a uma ilustre família da Ilha, sendo seu pai o advogado Dr. Maurício José Castel Branco Manoel e o seu irmão mais velho José

Freitas Castel Branco, oficial do Exército, que mais tarde veio a ser Marechal de Campo.

Dois anos depois da nomeação, o Governador Civil da Madeira, Gamboa e Liz escrevia ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar considerando imprescindível manter nessa Ilha o já 1TEN Castel Branco no desempenho das importantes funções de Oficial de Registo do Porto. Contudo tal não impediu que passados sete anos, por portaria de 11Jul1843, o 1TEN Castel Branco tivesse sido “exonerado da sobredita comissão e mandado regressar à Capital por ser conveniente e empregado no serviço activo”. Tal é cumprido, tendo-se apresentado em Lisboa em 12 Agosto 1843 vindo da Ilha da Madeira, mas com dois meses de licença da Junta para tratar da sua saúde. E espantosamente logo de seguida regressa à Madeira pois de novo “foi nomeado para a sobredita comissão por portaria de 19 Outubro 1843, por assim o haver requerido, em atenção ao seu precário estado de saúde e conveniência de residir no Funchal aonde tem sua casa e família.” E esta situação irá manter-se inalterada por mais 15

anos, já que só em 1858 nasce verdadeiramente a Capitania do Porto do Funchal, apesar de já ali existir desde há 24 anos um “Capitão do Porto sem Capitania”. Assim, em 2 Janeiro 1858, é exonerado de Registo do Porto do Funchal, e por portaria de 24 Maio 1858 é finalmente nomeado Capitão do Porto do Funchal o já CTEN Joaquim Pedro Castel Branco.

Este oficial foi promovido a CMG em 19 Dez 1867, ficando adido ao Corpo de Veteranos de Mar. Do Livro de Registo de Oficiais Reformados consta: “Joaquim Pedro Castel Branco, sendo Capitão-de-mar-e-guerra, Adido ao Corpo de Marinheiros de Marinha, por despacho de 31 Dez 1868 foi reformado, em cumprimento da legislação em vigor. Pela liquidação da reforma pertenceu-lhe o posto de Contra-Almirante com o vencimento mensal de 75.000 Reis. (Ordem da Armada nº1 de 1869).

O CALM reformado Joaquim Pedro Castel Branco faleceu em 16 Junho 1884, no exercício das funções de Capitão do Porto, com 74 anos de idade, tendo pois prestado serviço no Porto do Funchal durante 50 anos consecutivos, o que constitui um caso inédito. Mas curioso é ainda o facto da sua nomeação para Capitão do Porto

OFICIAL DE REGISTO DO PORTO DO FUNCHAL

Jul 1834 - Mai 1858 2.º Ten. Joaquim Pedro Castel Branco

CAPITÃES DO PORTO DO FUNCHAL

Jun 1858 - Jun 1864	Cap.ºm. Joaquim Pedro Castel Branco
Jul 1864 - Abr 1864	Cap.ºm. Gonçalo Ayres da Costa Campos
Jul 1864 - Fev 1900	Cap.ºm. José Casares Viana Bastos
Abr 1900 - Dez 1911	Cap.ºm. Alvaro Herculano da Cunha
Jan 1912 - Jan 1914	Cap.ºm. Nelson de Sampaio Forjaz Serra Pimentel
Jan 1914 - Jan 1916	Cap.ºm. João António La-Rocha Martins Ludovico
Jan 1916 - Dez 1920	Cap.ºm. Arner Sales Henriques
Dez 1920 - Fev 1930	Cap.ºm. Romano Vital Gomes
Fev 1930 - Jan 1933	Cap.ºm. Emerico Jaime Lino de Sousa
Jan 1933 - Jan 1939	Cap.ºm. Pensado Teodoro Dias
Jan 1939 - Jul 1939	Cap.ºm. Arner Leonel Barbosa Camões
Jul 1939 - Jul 1941	Cap.ºm. Augusto Soares de Oliveira
Jul 1941 - Nov 1943	Cap.ºm. João Carlos Pegado Barbosa Fernandes
Nov 1943 - Mai 1945	Cap.ºm. João Inocencio Casado de Freitas
Mai 1945 - Ago 1945	Cap.ºm. Luís Celestino da Silva
Ago 1945 - Dez 1951	Cap.ºm. João Inocencio Casado de Freitas
Dez 1951 - Dez 1953	Cap.ºm. Ricardo Paris Frazão
Jan 1954 - Jan 1959	Cap.ºm. Thomaz Vitor Dague
Jan 1959 - Jul 1963	Cap.ºm. José da Cruz Moira da Fonseca
Ago 1963 - Out 1967	Cap.ºm. João Carlos Gomes e Trindade
Out 1967 - Out 1971	Cap.ºm. Manuel A. Pereira Cristiano de Sousa
Out 1971 - Nov 1973	Cap.ºm. João Torres Fontes de Sousa Campos
Nov 1973 - Nov 1979	Cap.ºm. Joaquim do Rosário Costa
Nov 1979 - Fev 1984	Cap.ºm. Adriano A. Loureiro Chaves Gonçalves Costa
Fev 1984 - Fev 1988	Cap.ºm. Pensado Basílio Gonçalves Coelho
Fev 1988 - Dez 1992	Cap.ºm. Raúl Trincobetes Jesus Semedo
Dez 1992 - Ago 1996	Cap.ºm. Luís Filipe Vidigal Aragão
Ago 1996 - Out 1999	Cap.ºm. José Carlos Borges de Brito Sobral
Out 1999 - Jan 2002	Cap.ºm. José António Mota Teixeira de Aguiar
Jan 2002 - Out 2004	Cap.ºm. Roberto Figueiredo Nobres
Out 2004 - Mai 2006	Cap.ºm. Raúl Bernardo M. Ramos Gouveia
Mai 2006 - Out 2009	Cap.ºm. António Manuel Coelho Cláudio
Out 2009 -	Cap.ºm. Pedro Manuel F. Amarel Frazão

ter sido feita em conformidade com as disposições do Dec. 04Fev1858 que estabelecia "que os oficiais encarregados das Capitânicas dos Portos não permaneçam nessas comissões mais de três anos como está também providenciado para os embarques dos oficiais a bordo dos navios do Estado".

Sucedeu-lhe como segundo Capitão do Porto do Funchal o CTEN Gonçalo Ayres da Costa Campos, também natural da Ilha

da Madeira, que assumiu essas funções em 8 Julho 1884.

E até aos nossos dias seguem sucessivamente nas suas águas mais 30 Capitães do Porto do Funchal cuja lista se apresenta.

Por vezes e na ausência de Capitão do Porto as suas funções foram desempenhadas interinamente e em acumulação pelo Director da Alfândega durante alguns meses.

Nas suas vidas, percursos e desempenhos muitas particularidades interessantes se terão verificado, mas certamente nenhuma terá ultrapassado em ineditismo o "fundador" e primeiro Capitão do Porto do Funchal - Joaquim Pedro Castel Branco.

José Carlos de Brito Subtil
CMG

A Agulha Fixa

Não fora a existência de um falso invento e não teríamos hoje conhecimento do que, estou em crer, terá sido o único Regimento (1) elaborado para um piloto.

No início do século XVII Luís da Fonseca Coutinho apresentou, como sua invenção, uma agulha chamada fixa pois apontava sempre para o meridiano verdadeiro não se encontrando, por isso, sujeita à variação magnética.

O invento despertou logo grande interesse e parece ter convencido o cosmógrafo mor João Baptista Lavanha que, sobre o assunto elaborou, em 18 de Março de 1608, os seguintes documentos:

- Regimento das Agulhas Fixas de Luís da Fonseca Coutinho.

- Regimento do Instrumento para saber por ele a altura (2) a qualquer hora do dia que haja sol.

Estes regimentos terão sido elaborados para os pilotos (portugueses e espanhóis) encarregados de, no decurso das respectivas viagens, testarem o invento.

Já em Janeiro de 1610 Lavanha elaborou novos documentos sobre o assunto:

- Uso do instrumento das duas Agulhas uma fixa e outra Regular (3).

- Regimento do que há-de fazer o Piloto que for à Índia na Nau Holandesa.

É este último Regimento que, pela sua singularidade, seguidamente se transcreve:

"O piloto que se nomear para esta jornada, fará um particular roteiro, ao modo costumado, dia por dia, de toda a viagem, assim da ida como da vinda.

Nos dias em que fizer observação com as agulhas fixa e regular de Luís Fonseca Coutinho que há-de levar, declarará neles as tais observações, como as fez, o que conheceu delas, e procurará de as fazer todos os dias, que como para elas não é necessário sol, nem estrelas, a todo o tempo e hora as pode fazer. Não declarará aos holandeses o fim porque faz tais observações, nem o uso das agulhas fixa e regular, pois as pode fazer de noite à luz de uma candeia no seu camarote. Verá e notará com grande cuidado as derrotas que levam os holandeses, e os instrumentos que levam os holandeses, e os usos deles, não lhes comunicando, nem mostrando por nenhum caso este das duas agulhas fixa e regular, que leva.

Aportando na baía de Antão Gil que é na costa leste da ilha de S. Lourenço, ou na ilha de Sta Maria que está perto da dita baía, ou na ilha de Cirne, a que os holandeses chamam de Maurício, que são portos onde eles costumam aportar nas suas viagens, notará com grande vigilância o que puder, da grandeza e capacidade dos tais portos e surgidouros, o fundo e qualidade dela, a conhecida de terra, segundo os rumos porque se demandar, o que neles têm fabricado ou fortificado, ou onde se poderá melhor fortificar para defesa da entrada do

porto, dos seus surgidouros e da aguada e o mesmo notará em qualquer outro (que não seja dos nossos) onde entrarem e contratarem os holandeses, o acolhimento que fizeram os moradores deles, e a correspondência e amizade que há entre uns e outros, se é nova ou antiga.

Entrando ou saindo pelo estreito da Sunda, tudo o que puder e o tempo se lhe der lugar e as informações, notará a sua largura, quantas ilhas há nele, e de que tamanho, se são povoadas, de que gente, se nelas há portos ou abrigos e de que ventos, se há água de ribeiros, fontes ou poços. Quantos canais fazem para entrar e sair pelo dito estreito, de que largura de fundo é cada um, se todos vêm ajuntar-se em um só, ou se são outros, se poderão defender de nau, ou de mais sítios e de que parte, se nas ilhas ou na Java ou Sumatra.

Considerará assim mesmo todas as correntes, se são sempre para a mesma parte, ou se variam com as monções, ou com as marés, e estas até onde chegam, quanto tempo duram, assim na enchente como na vazante e o mesmo notará com grande cuidado nos estreitos de Sabão de Singapura e no de Pale passando por qualquer delas, e de tudo o que assim notar nos portos e estreitos fará uma particular e distinta relação a esta Corte (quando voltar da viagem) ao Conselho de S. Magestade e sabendo debuxar, ainda que mal, descreverá na mesma relação tudo o que vir e notar pelo modo dito, tanto dos portos como dos estreitos.

Em Madrid 29 Janeiro de 1610
ass: João Baptista Lavanha.

Não foi possível apurar quem fosse o piloto nomeado e tão pouco se a viagem se chegou a efectuar.

Afigura-se estranho que se considerasse o embarque de um piloto português (eventualmente espanhol) num navio de uma nação que, apesar das tréguas de 1609 com Espanha, continuava a atacar navios e possessões portuguesas na Índia.

O que se sabe é que o invento foi, algum tempo depois, totalmente abandonado.

Com. E. Gomes

Fonte:

Man 51 - VII - II da Bib. de Ajuda

(1) Regimento era o documento escrito onde se estabeleciam as ordens e instruções para o exercício de determinado cargo ou função. No caso das armadas são conhecidos regimentos para os capitães mores e para os capitães das naus.

(2) Altura = Latitude

(3) O instrumento das duas agulhas destinava-se à determinação da longitude e estava baseado na convicção (errada) de que as linhas isogónicas variavam proporcionalmente aos meridianos geográficos. Não deixa de ser estranho que, mesmo após D. João de Castro ter demonstrado que o método era errado, o cosmógrafo mor tantos anos depois ainda parecia acreditar nele.

Eu ainda sou do tempo em que nem todos os fuzileiros tinham direito a usar a boina já que tal distintivo estava reservado unicamente aos fuzileiros especiais.

Todo e qualquer pretexto servia, e era utilizado, para frisar as diferenças entre os fuzileiros especiais e os fuzileiros navais, a outra categoria de fuzileiros.

O episódio que hoje vos relato, ocorrido por volta de 1964, é quanto a mim, um claro exemplo de até quanto podia ir a ânsia em vincar a diferença.

Ao tempo os oficiais que frequentavam o curso de fuzileiros especiais, talvez porque a maioria se encontrava arredada, há vários quilos, de actividade física regular, estavam sujeitos a um programa específico de treino que incluía um cross diário de 7 Km.

O cross, efectuado sempre no mesmo percurso, incluía duas passagens por Palhais e era dirigido por um oficial ou um sargento instrutores.

A monotonia do cross, tanto quanto pude observar, só era quebrada aquando da passagem junta a um burro que, invariavelmente, se encontrava a passar amarrado junto ao percurso então, sem necessidade de qualquer comando, o grupo de oficiais, contrariamente ao que a respectiva formação naval aconselharia, "cortava a proa" ao animal que, pelo menos aparentemente, demonstrava não se ter apercebido da passagem daquele grupo.

Num determinado dia coube ao sargento JM a direcção do cross dos oficiais.

O JM era um indivíduo que, embora de pequena estatura, era fortemente troncado e cioso ao extremo, da sua qualificação como fuzileiro especial.

Sendo a primeira vez que dirigia o cross só bem tarde se apercebeu da manobra efectuada, pela turma dos oficiais, à passagem pelo local onde estava o burro, Tal distração levou-o a passar no raio de alcance do "armamento" do asno que não desprezou a oportunidade para lhe aplicar um valente par de coices.

Foi com alguma surpresa que, por passar então pelo local, vi o sargento JM, embora combalido, agarrar na arreata do burro e, ao mesmo tempo que lhe aplicava um monumental murro, que lhe provocou a morte, lhe dizia com o ar mais sério deste mundo:

"Só mesmo um burro é que se atreveria a meter-se com um fuzileiro especial"

Nem o estado do sargento JM, nem tão pouco a morte do burro foram suficientes para impedir a conclusão daqueles, para alguns, muito longos 7 Km.

Com. E. Gomes



Os navios-escola Colombo e Vespucci no porto de Livorno

AMBASCIATA D'ITALIA LISBOA
 Il Corrispondente Consolare
 Manuel Vitorino D. I. T. A. de Cesare Junior
 FONTE DELGADA S. MICHELE AZORES
 TEL. 3601 - 3602 FONTE DELGADA

PARTICULAR
 Telegrama n.º _____
 Referente a Senhor C/ALMIRANTE LUIS AUGUSTO ROQUE MARTINS Digne. Director da "REVISTA DA ARMADA" RUA DO ARSENAL - 1140-001 LISBOA

Ponta Delgada 19 de Janeiro de 2010

Objeto: RECTIFICAÇÃO NA "REVISTA DA ARMADA" de Janeiro corrente

Referimento

Att.: Ex.ª. Senhor C/Almirante LUIS AUGUSTO ROQUE MARTINS

Senhor Almirante

Vi com muito interesse na V/Revista deste mês, uma foto antiga no porto de Ponta Delgada, diversos navios, entre os quais os "M.R.P." VASCO DA GAMA E SAGRES" e o N/E da então real Marinha Italiana "CRISTOFORO COLOMBO", "irmão gêmeo" do "AMERIGO VESPUCCI", que na notícia aparece como tal.

Desculpe Senhor Almirante esta "rectificação", porque em Agosto de 1929, ou mesmo 1930, ainda não existia o "VESPUCCI".

Bisneto, neto, filho e durante 35 anos Cônsul da Itália nos Açores, com sede em Ponta Delgada, e como possuidor de documentos em que cheguei a esta conclusão.

Inelizmente o "COLOMBO" foi entregue à Rússia, como "dado" de guerra e lá se perdeu...!!!

Creia Senhor Almirante ROQUE MARTINS de receber os meus respeitosos cumprimentos.

Manuel Vitorino D. I. T. A. de Cesare Junior

Indicare sulla rigatura la data e il numero di protocollo

O Farol

Os lugares têm alma. Esse sentir próprio está acessível a muitos – especialmente áqueles que vêm para lá do evidente – e acrescenta à morfologia comum das coisas um halo próprio quase sempre belo, único... Assim é, na minha tão desacreditada opinião, como se sentem (... ou se devem sentir) os faróis. Os faróis são sempre lugares místicos. A sua localização, normalmente, é especial. A sua história é muitas vezes recheada de acontecimentos relevantes, frequentemente misteriosos, e a sua função – alumiar e orientar quem anda perdido – constitui uma alegoria para a Vida...em que cada um de nós procura o seu caminho, a sua orientação no revoltoso mar da existência...

Já visitei muitos faróis. Sempre que estou na presença de um deles, passam-me, assim, numa súbita clarividência, todas as vidas que eles afectaram. Imagino os homens que participaram na sua construção, em locais inóspitos (outrora certamente longínquos). Imagino o esforço que foi necessário despender para manter as luzes acesas na escuridão dos tempos e ligação profunda dos faróis com o mar, desde sempre a seiva de Portugal...Os faróis são, na minha mente e nalguma escrita, locais de ódio e de amor. Lugares para partir e para chegar, ainda que

mesmo só dentro de nós próprios. Os faróis são lugares de emoções...

Vivi nos Estados Unidos da América durante algum tempo, da minha adolescência. Nunca esqueci esse tempo. Morava numa cidade relativamente pequena, do interior, onde se não trancavam portas de carros ou casas... Uma América muito diferente dos relatos violentos que Hollywood imortalizou...Era uma cidade onde era fácil conhecer as pessoas pelo nome e onde, ainda hoje, muitos anos volvidos, guardo muitos amigos. Este ano tive a visita de alguns desses amigos. Foi para mim uma grande alegria.

Estive no Algarve. Aí tentei mostrar-lhes o Algarve menos construído e decidi levá-los a Sagres. Gosto particularmente do Farol de São Vicente, que encaixa perfeitamente num daqueles lugares de alma profunda, que atrás defini. Decidi, com grande antecedência, solicitar superiormente uma autorização especial para uma visita. Assim foi, no dia apazado, lá fomos visitar o dito Farol. Estava um dia anormalmente calmo no Cabo de São Vicente: o sol brilhava e não havia vento...

O Faroleiro de Serviço, homem cordial, falava um inglês fluente, o que permitiu aos meus amigos encetar com ele uma conversa aberta – muito típica da abertura e simpli-

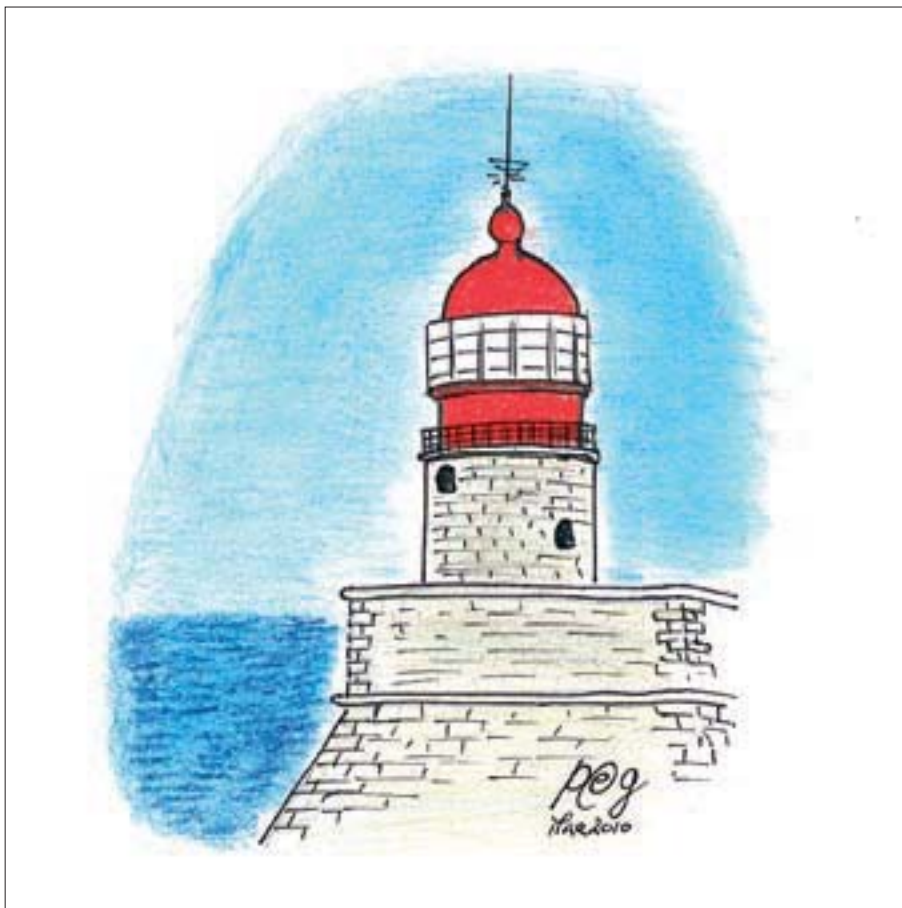
cidade que lhes reconheço. Ele (*o Faroleiro*, como o vou designar neste escrito), por outro lado, foi de uma diligência que muito me impressionou. Explicou os pormenores históricos que interessam para a compreensão total do Farol, alongou-se quanto bastar pelos pormenores técnicos que explicam a mecânica antiga daquela estrutura e de como evoluiu para a actualidade. Finalmente e perante a curiosidade dos visitantes estrangeiros, explicou, com alguma poesia descritiva, que vida era a dele: a de faroleiro errante, com várias comissões em outros tantos faróis da costa portuguesa... Fazer melhor era, estou seguro, impossível.

Agradou-me compreensivelmente a conduta daquele profissional da Marinha. Desde logo, porque transmitiu uma imagem simpática e despretensiosa dos portugueses. Acrescentou-lhe ainda uma erudição técnica, que impressionava e, qual cereja no topo do bolo, acrescentou um lado humano, pessoal o bastante para que os meus amigos percebessem que, por detrás da farda, havia uma pessoa, um ser humano...

A imagem do Farol do Cabo de São Vicente ficou largamente engrandecida pela atitude deste *Faroleiro*. Os espíritos do local também devem ter sorrido, desde as almas dos monges que lá terão colocado as primeiras pedras, até aos muitos outros faroleiros, que durante anos consecutivos habitaram o lugar e, naquele dia específico, haviam sido dignamente representados. Nem o piar lúgubre das gaivotas que acompanharam o finar da tarde, nos seus voos rasantes, exibindo eternos mantos nupciais sujos pelo uso, diminuíram a minha alegria íntima e o meu sentir secreto...

Num local onde as rochas e as pedras estão vivas, foi possível deixar uma marca profunda no coração dos meus amigos. A certeza de que Portugal tem lugares belos, bem preservados e cuidados por pessoas cultas, tecnicamente competentes, que preservam a sua humildade, que é o mais fiel sinónimo de humanidade... Diga lá o leitor anónimo se qualquer outro cartaz turístico podia ter sido mais perfeito...

Ao *Faroleiro* em questão daqui vai um "see you soon" com orgulho, por um trabalho acima e para além do estrito sentido do dever... Vou continuar a escrever o sentir dos faróis. É a minha triste sina, fortemente criticável. Mesmo assim, arrisquei mais esta revelação em prosa e mais um poema – que guardo no silêncio das coisas não ditas – gravado no promontório ousado de onde os faroleiros, os homens do mar e os poetas sentem o mar e a vida...



PROTOCOLO ENTRE A MARINHA E A AIMMP

● No passado dia 3 de Março foi assinado, durante a XXII edição da EXPORT HOME, na Feira Internacional do Porto, um Protocolo entre a Marinha e a Associação dos Industriais da Madeira e do Mobiliário de Portugal (AIMMP).

Este documento estabelece os princípios e a forma da parceria entre estas duas Instituições, iniciada com o apoio da AIMMP à 3ª Viagem de Circum-navegação do Navio-Escola “Sagres”.

A AIMMP, ao reconhecer o papel relevante da “Sagres” no âmbito da diplomacia política e económica do País, elegeu-a como o veículo privilegiado para a promoção do sector das madeiras e do mobiliário português em todo o mundo.

Com este Protocolo, a AIMMP, para além de uma contribuição monetária, assegura a remodelação e a decoração dos espaços interiores do navio. Algumas destas intervenções foram já efectuadas (antes da largada da “Sagres”) e outras estão previstas para a próxima imobilização do navio.

Nesse âmbito, vai ser criada uma comissão técnica com ele-



mentos das organizações signatárias do protocolo, de forma a assegurar a monitorização do desenvolvimento das acções e uma avaliação sistemática dos seus impactos.

Nos portos de Tóquio, Xangai, Singapura e Alexandria, a Marinha colaborará na realização de eventos promocionais da AIMMP, estando ainda prevista a realização de um seminário subordinado ao tema: “A Madeira e o Mobiliário Português e o Mar”, no regresso do navio a Lisboa.

Este Protocolo formalizou a exemplar cooperação com a AIMMP, que desde o primeiro momento soube interpretar o alcance e importância desta missão, tendo sido assinado pelo Engenheiro Fernando Rolin, na qualidade de Presidente da Direcção da AIMMP e pelo CALM Fernando Tavares de Almeida, em representação do Chefe do Estado-Maior da Armada.

É de salientar que, não obstante os benefícios evidentes desta Parceria, dela não vão resultar quaisquer encargos para a Marinha.



SOLUÇÕES INOVADORAS PARA OS DESAFIOS DO SÉCULO XXI

Os desafios que os sectores da segurança e defesa enfrentam são múltiplos, diversos e estão em constante evolução. Na GMV tornamos nossos os problemas dos nossos clientes, convertendo-os num desafio à nossa capacidade de inovar e de conceber uma solução à medida das suas necessidades.

Há mais de 20 anos que a GMV trabalha com as Forças Armadas e com as diferentes Forças de Segurança.



GMV - Companhia de Gestão de Recursos Humanos, S.A. - Sociedade por Quotas
Rua da Restauração, 137 - 1050-106 Lisboa
N.º de Registo: 107 874 - N.º de Identificação Fiscal: 504 909 637 - N.º de Registo de Comércio: 107 874 - N.º de Registo de Segurança: 107 874

www.gmv.pt

gmv
INNOVATING SOLUTIONS

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

75 Years of
Driving
Innovation



ROHDE & SCHWARZ

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema Nº 128

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
A	9	9	A
D	8	7	D
3	3		V
2			2

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
10	4	6	9
8		5	8
6		4	7
		3	6
		2	

Este (E):

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

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
R	D	D	R
4	V	V	10
	2	10	5
		8	3

Todos vuln. Após uma abertura em 1♥ de E, S joga o contrato de 3ST recebendo a saída a ♥4. E fez AR e jogou outra ♥, tendo o contrato sido cumprido sem dificuldade. Analise as mãos, veja como deverá S jogar e se existiria alguma forma de derrotá-lo.

(Solução neste número)

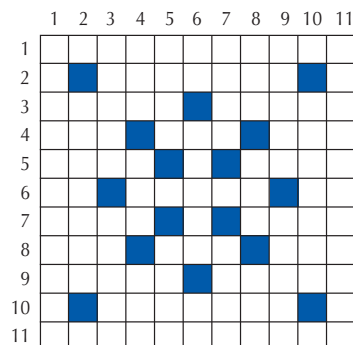
SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 128

Na verdade, E fez uma má leitura do jogo, não podendo precipitar-se e cair na tentação/asneira de fazer aquele ataque, sem ponderar as respectivas consequências. Conforme pode facilmente constatar, S bate os ♣ e E será obrigado a 3 baldas tendo de defender a 4ª♠, pelo que fará apenas AR♥ e AR♦. Terá portanto de à 2ª vaza virar o flanco para ♠, e dessa forma torna o contrato incumprível, como vamos ver: se S fizer de R pode baldar 3♥ mas dará o cabide somando 1♠+2♥+2♦; se deixar seguir para o morto, então pode baldar 2♥ e 1♠ no último ♣, fazendo 3♥+2♦.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema Nº 411



HORIZONTAIS: 1 – Cidade da Alemanha, à beira do rio Havel, afluente do Elba. 2 – Personagem lendário mais conhecido pelo nome de *Judeu-Errante*. 3 – Curro, na confusão; resina vermelho-escura, que sai líquida dos ramos de muitas árvores da Índia (pl). 4 – Gracejava; anel; cidade do norte de Espanha (inv). 5 – Novos; reside. 6 – Símb. quím. do neão (inv); serra de Portugal (Braga); extra-terrestre. 7 – Mil duzentos e cinquenta romanos; humor purulento que escorre de certas úlceras. 8 – Partícula que, no antigo dialecto do Norte da França, significava *sim*; nome vulgar de um macaco americano, também chamado *saitala-chorão*; marido de Fátima e genro de Maomet. 9 – Espécie de cerveja africana; ave sinsáctila, de bico duro e recurvo, provido de um apêndice, parecido com um pequeno corno (inv). 10 – Tecido fino de algodão ou linho. 11 – Cidade da Alemanha, nas margens do Nekar.

VERTICAIS: 1 – Cidade da Inglaterra, estância balnear. 2 – Conhecimento exacto e racionado de certas coisas determinadas. 3 – Irmão primogénito de Moisés; duzentos e dois romanos. 4 – No princípio de narciso; astro central, luminoso, do nosso sistema planetário; no princípio de urdir. 5 – Dose, na confusão; carne salgada (pop); 6 – Observa (inv); vaca muito magra (pop); outra coisa. 7 – Muito bem (interj); quatro letras de Danúbio. 8 – Larva que se cria nas feridas dos animais; mil cinquenta e um romanos; no princípio de Adélia. 9 – Orvalho; guardar segredo. 10 – Círculo luminoso que orna a cabeça dos santos, nas suas imagens. 11 – Ciência ou arte dos partos.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 411

HORIZONTAIS: 1 – Brandeburgo. 2 – Aasvero. 3 – Ucro; Lacas. 4 – Ria; Elo; Iut. 5 – Neos; More. 6 – En; Oural; Et. 7 – MCCL; Icor. 8 – Oil; Sai; Ali. 9 – Ualua; Ualac. 10 – Irlanda. 11 – Heidelberga.

VERTICAIS: 1 – Bournemouth. 2 – Ciencia. 3 – Aarao; CLLII; 4 – Nar; Sol; Urd. 5 – Dsoe; Sale. 6 – Ev; Lerca; Al. 7 – Belo; Iunb. 8 – Ura; Mli; Ade. 9 – Rocio; Calar; 10 – Aureola; 11 – Obstetricia.

Carmo Pinto
1TEN REF

ACADEMIA DE MARINHA



PROGRAMA-2010 – 2º TRIMESTRE

- Jornadas sobre Construção Naval:

13 ABR – “O complexo da indústria naval”

C/Alm ECN António Balcão Fernandes Reis

20 ABR – “A componente industrial”

C/Alm ECN Victor Manuel Gonçalves de Brito

27 ABR – “Os problemas e as soluções”

Com^{te} ECN Óscar N. Filgueiras Mota

11 MAI – “Memória das Pescas Nacionais: da regulação corporativa à governação comunitária-global”

Prof. Doutor Álvaro F. Rodrigues Garrido

18 MAI – “250 anos da expulsão dos jesuítas do Grã-Para /Maranhão”

Dr^a Anete Costa Ferreira

25 MAI – 5ª reunião conjunta com o ICEA

- Evocação do I Centenário da Radiotelegrafia na Marinha de Guerra Portuguesa:

1 JUN – “As radiocomunicações na Marinha – dos primórdios a 1975”

C/Alm José Luís Leiria Pinto

8 JUN – “As radiocomunicações na Marinha – de 1975 à actualidade”

CFR Armando Dias Correia

15 JUN – “O apoio naval na viagem transatlântica de 1922”

Dr. Rui Miguel da Costa Pinto

RESERVA

● VALM José Augusto de Brito ● VALM Álvaro Sabino Guerreiro ● VALM Eurico Fernando Correia Gonçalves ● CMG Custódio Fernando Lopes ● 1TEN TS José Guilherme Pontes Leitão ● SMOR CM José Manuel Martins ● SCH CM José de Jesus Pereira ● SCH H António Teixeira Queiroz ● SAJ T Luís Alberto do Nascimento Ferreira ● 1SAR V Isidoro Manuel Póvoas Roque ● 1SAT TF Manuel Maria Campos.

REFORMA

● CALM MN Rui Manuel Rodrigues de Abreu ● CMG José António Ramos Osório Sayanda ● CFR OT Celestino de Jesus Almeida ● CFR SEH Diamantino André Pereira Ramos ● SMOR M Joaquim Farinha Calvário ● SMOR E Carlos Fernando Lopes da Silva ● SCH L Laurentino Leitão Leal ● SAJ TF José Neto

Barreiros ● SAJ A Idálio de Oliveira e Silva ● SAJ FZ Ezequiel Dias Ladeira ● SAJ E Analídio Cola Duarte ● 1SAR C José Carlos Fernandes ● 1SAR A José de Almeida Gouveia ● CAB FZ Francisco José Fernandes Ribeiro ● CAB E Manuel José da Silva Neves ● CAB T António Andrade Porfírio ● CAB A Henrique José Nossa Teixeira ● CAB A Jorge Pires Nogueira Tavares.

FALECIMENTOS

● CMG AN REF Vasco Afonso de Araújo Cabral Basto ● CTEN SG REF José Inácio Pereira Júnior ● 1TEN OTS REF Manuel Roseiro Marcelo ● SMOR FZ REF José Maria da Conceição Gonçalves ● SMOR MQ REF Joaquim dos Santos Cantiga ● SAJ M REF Abel Constantino Canhenha ● 1SAR A REF Orassil Alonso Rodrigues da Cruz ● CAB A RES Manuel dos Santos Soares ● CAB L RES Carlos António dos Rejs ● CAB CM REF Manuel da Silva Fernandes ● AG 1ª CL PM Carlos António Águas Dias ● 2MAR DFA CE REF Adelino Luís dos Anjos Pereira.

CONVÍVIOS

NÚCLEO DE FUZILEIROS DOS TEMPLÁRIOS DE TOMAR



● Realiza-se no próximo dia **1 de Maio**, o 14º almoço-convívio dos Fuzileiros dos Templários.

O programa é o seguinte:

11,00h – Concentração nos Bombeiros de Tomar.

12,30 h – Almoço-Quinta de Azinhais Casal da Azinheira Tomar.

Contactos e confirmação até dia **25**

de Abril: Pedro Marcelino-249315505; Carlos Corte Real 917879765-249324906; Aurélio Oliveira-962513452; Manuel Marques-964175325-249301362; José João Marci-so-917481484-249345382.

NRP"JOÃO COUTINHO"

● No próximo dia **8 de Maio**, a 3ª Guarnição (1974/1976) da COR-TINHO vai comemorar o 35º aniversário do Adeus a Moçambique em 1975. Para mais informações contactar até 30 de Abril: Luís Lopes-932818705-241632422, João Códices-964764752-211808164 ou Jorge Gonçalves-917810546.

ASSOCIAÇÃO DE MARINHEIROS DO CONCELHO DE BARCELOS

● Realiza-se no próximo dia **15 de Maio**, o 17º Encontro de Marinheiros do concelho de Barcelos com o seguinte programa:

- 16,00 h, concentração junto ao Mosteiro do Senhor da Cruz, em Barcelos.

- 17,00 h será celebrada Missa por intenção de todos os Marujos do concelho de Barcelos já falecidos.

- 19,00 h inicia-se um jantar convívio em local a designar

Contactos para inscrições:

Zacarias Quintas 965857481 – Delfim Pinheiro 968692323 – Manuel Joaq. Bogas 936666620 – Francisco Caravana 965492456 – João Pinto 937324185 – Pedro Santos 919612728 ou faocaravana@gmail.com – pedroarsantos@sapo.pt.

"FILHOS DA ESCOLA" DE MARÇO 1962

● Vai realizar-se em **16 de Maio**, no Restaurante "O TALEGO", em Rio Maior, o almoço-convívio dos "Filhos da Escola" do recrutamento MAR62, para comemorar o seu 48º aniversário.

Para mais informações contactar: Amável Gomes – 261932106-966870629-Email:gomes7989@hotmail.com; José António Ramos: - 219145748-965019382-Email; zetoino.ramos@gmail.com.

"FILHOS DA ESCOLA" DE 1951

● Realiza-se no próximo dia **23 de Maio**, em Leiria, o almoço de confraternização dos "Filhos da Escola" de 1951 para festejar os 59 anos da entrada para a Marinha. Para mais informações os interessados podem contactar: Fernando R. Pinheiro, Sarg. Aj. CE Ref - 212762715 ou 917106070; José Pereira Cavadinhas, Sarg. Aj. L Ref - 212535384.

"FILHOS DA ESCOLA" MARÇO/ABRIL DE 1963

● Realiza-se no próximo dia **29 de Maio**, no Restaurante "Moinho de Vento", em Almeirim, o almoço de confraternização do Recrutamento de Março/Abril de 1963, para comemorar o seu 47.º aniversário.

As inscrições devem ser dirigidas a: António do Rosário Rodrigues, CFR SEB REF – Rua Cesário Verde, n.º 1, Vale de Milhaços, 2855 – 423 Corroios.

Para outros contactos: CMG SE P. Carvalho – das 19h30m às 22h00 pelo TL 21 0875262 ou TLM 91 9893244; CFR SEB REF Rodrigues – das 10h00 às 22H00, através do TL 21 2541205 ou TLM 96 5758536; 1º TEN OT RES Pegacho - das 10h00 às 22H00, através do TL 21 2961153 ou TLM 93 4254392; SMOR SE REF António - das 10h00 às 22H00, através do TL 21 0889617 ou TLM 96 7541011.

Para efeito de transportes: SMOR L REF Mareco de Almeida – pelo TL 21 0814194 ou TLM 96 6506426.

"FILHOS DA ESCOLA" DE 1956

● Realiza-se em **29 de Maio**, no Restaurante Ponte D'Asseca, em Santarém, o almoço de confraternização do 54º Aniversário da incorporação de 1956. As inscrições devem ser feitas até **23 de Maio**, para: Adelino Afonso-212241839-939510239; Agostinho Patrício-219411605-919508247. Inscrição para Transporte e Almoço: José Vieira Soares-212751752-919395719.

Navios da República

4. O CRUZADOR AUXILIAR E NAVIO-TRANSPORTE "GIL EANES"

Construído em 1914 nos estaleiros "G. Seebeck Akt. Gesellschaft", na Alemanha, com o nome de "Lahneck", encontrava-se surto no Tejo quando apresado, por ordem do Governo português, em 24 de Fevereiro de 1916.

De construção robusta, com casco de aço, as suas características principais eram as seguintes:

Deslocamento	3.712 toneladas
Comprimento fora a fora	88,00 metros
Boca.....	12,50 "
Calado máximo.....	5,10 "

Possuía uma máquina de tríplice expansão, três cilindros com a potência de 2.000 cavalos que correspondiam à velocidade de 10.5 nós.

Aumentado ao "Efectivo dos Navios da Armada" em 18 de Março de 1916, foi classificado como cruzador auxiliar, denominado "Gil Eanes" e armado com 2 peças Armstrong de 76 mm, 1 peça Hotchkiss de 65 mm e 4 de 47 mm. A guarnição inicial era de apenas 6 oficiais e 51 sargentos e praças.

Agregado à Divisão Naval de Defesa e Instrução, inicia a actividade operacional, de dois anos, em Junho de 1916. A Alemanha declara guerra a Portugal e o "Gil Eanes" efectua cruzeiros de patrulha na costa e escoltas a navios mercantes.

No início de 1917, sendo preciso colocar o Corpo Expedicionário Português (C.E.P.) em França, o navio passa a servir como transportador. Assim, de Fevereiro de 1917 a Abril do ano seguinte, faz quatro viagens redondas: as duas primeiras a Brest e a Plymouth e as duas últimas só a Brest. Em Plymouth embarca carvão, fonte energética de que Portugal era então extremamente carente. As três primeiras viagens decorreram em 1917: a 1ª de 16 de Fevereiro a 21 de Março; a 2ª de 14 de Maio a 15 de Junho e a 3ª de 17 de Julho a 20 de Setembro. A 4ª e última de 9 de Janeiro a 10 de Abril de 1918. Navegava integrado em comboios, de que fazia parte o cruzador auxiliar "Pedro Nunes", compostos, na maioria, por transportes ingleses e escoltados por contratorpedeiros da mesma nacionalidade e pelos portugueses "Douro" e "Guadiana".

De salientar que na revolta de 5 de Dezembro de 1917, o "Gil Eanes", juntamente com o cruzador "Vasco da Gama", o aviso de 2ª classe "Cinco de Outubro" e o contratorpedeiro "Guadiana", bombardeia a Rotunda, onde se encontravam tropas partidárias do major Sidónio Paes.

Em Abril de 1918, passa ao estado de desarmamento e em 1 de Junho é abatido ao efectivo.

Em 18 de Setembro de 1924 é novamente aumentado ao "Efectivo dos Navios da Armada" com a designação de navio-transporte, na qualidade da qual se mantém operacional até Dezembro de 1941. Este espaço de tempo pode ser dividido em dois períodos distintos. O primeiro de 1924 a 26, a que se segue, de fins de 1926 a meados de 27, fabricos na Holanda e o segundo período em que efectua missões de assistência à frota bacalhadeira na Terra Nova e Gronelândia e faz viagens logísticas a Inglaterra.

Realiza então o "Périplo de África", uma viagem de instrução da Escola Naval, que decorre de Outubro de 1924 a Junho de 1925 e em que o "Gil Eanes", integrado na Divisão Colonial de que faziam parte o cruzador "República" e as canhoneiras "Beira", "Bengo" e

"Ibo", serve de navio-apoio e abastecedor. Escala portos em todas as colónias portuguesas de África e também Capetown, Durban, Zanzibar, Aden, Port Said e Argel.

Entretanto, em princípios de Junho, perante grandes manifestações anti-ocidentais em Cantão, torna-se necessário abastecer e reforçar a guarnição militar de Macau. Com este propósito larga para o Extremo-Oriente em Julho, menos de um mês após a chegada do "Périplo de África". Demanda Macau em fins de Agosto, onde transfega pessoal e material, escala Timor, regressa via Cabo da Boa Esperança e entra no Tejo em Junho de 1926.

Após os já citados fabricos na Holanda, inicia, com a 1ª comissão de assistência à frota bacalhadeira, o segundo período do seu historial como navio-transporte.

Efectua oito comissões à Terra Nova e Gronelândia. A 1ª em Abril de 1927, depois as de 1929 e 1930, retomando anualmente, a partir de 1937 até 1941, ano em que realiza a sua 8ª e última.

Habitualmente, após carregar material, largava de Lisboa em meados de Junho e regressava em fins de Outubro, princípios de Novembro. Escalava a Horta, por vezes Ponta Delgada e visitava os lugres nos bancos da Terra Nova, de St. Pierre e da Gronelândia, praticando os portos de St. John's, de St. Pierre e de Godhaven. Também costumava aportar a Halifax e Sydney, na Nova Escócia. Navegando de dia e fundeando à noite, apoiava embarcações portuguesas e por vezes

francesas e canadianas, prestando assistência médica, localizando e entregando dórís ocasionalmente perdidos e fazendo serviço de correio. Os membros da sua guarnição reparavam avarias, dominavam incêndios ou acorriam a lugres em dificuldades, muitas vezes enfrentando péssimas condições meteorológicas, entre icebergs e denso nevoeiro. Note-se que as duas últimas comissões foram efectuadas quando da II Guerra Mundial, em plena "Batalha do Atlântico". Durante oito campanhas do bacalhau, o "Gil Eanes" constituiu um precioso apoio às frotas pesqueiras, facto amplamente reconhecido a nível nacional e internacional.

Neste segundo período efectuou, de Maio a Julho de 1928, um transporte de presos para a Guiné e S. Tomé e na mesma viagem um carregamento de material com destino a Luanda. Em Junho de 1931 rumou para o Extremo-Oriente levando pessoal para o cruzador "Adamastor" em Macau, presos com destino a Timor e material para os navios estacionados nas colónias. Nesta missão, que durou um ano e cujo regresso foi via Suez, o "Gil Eanes" escalou portos de todos os territórios portugueses do Ultramar.

Também neste período efectuou cinco viagens a Inglaterra em 1933, 34, 35, 36 e 38 transportando guarnições dos novos navios do "Programa Naval Magalhães Corrêa", em aprontamento naquele país e embarcando para Lisboa sobressalentes, munições e material diverso. A última missão foi, uma ida a Ponta Delgada em Novembro e Dezembro de 1941, para transporte de material de guerra.

Em 14 de Fevereiro de 1942 foi abatido ao "Efectivo dos Navios da Armada" um navio que prestou excelentes serviços em missões de guerra e de paz durante os dois conflitos mundiais do século XX.



Navios da República

4. O CRUZADOR AUXILIAR E NAVIO-TRANSPORTE "GIL EANES"

