

REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 459 • ANO XLI

JANEIRO 2012 • MENSAL • € 1,50



**HOMENAGEM DA MARINHA
AOS MORTOS NA ÍNDIA EM 1961**



Foto Enq.º Muíños de Oliveira

GOA – 18 DE DEZEMBRO 1961

Na madrugada do dia 18 de Dezembro, o aviso de 1ª classe “Afonso de Albuquerque” encontrava-se fundeado em Mormugão. A sua guarnição entrara no regime de prevenção rigorosa no dia 8 desse mês. Na eventualidade de uma invasão a sua missão era defender o porto e impedir o desembarque de forças da União Indiana nas praias próximas. O Plano de Operações do Comando Naval de Goa previa, além da acção naval contra as forças navais indianas:

- O encalhe em local previamente escolhido quando, na sequência do combate, corresse o risco de se afundar;

- Acção artilheira como bateria costeira, defendendo o acesso ao porto;

- A sua destruição quando se esgotassem as munições, a sua artilharia ficasse incapacitada ou as forças invasoras ameaçassem directamente Pangim;

- E, por fim, a incorporação da guarnição no núcleo de defesa concentrado em Mormugão após o abandono do navio.

Às 0640 foi recebida a bordo uma mensagem do Comando Naval informando que a invasão tinha sido desencadeada (a notícia já era, no entanto, conhecida desde as 0400, pois tinha sido transmitida pela Emissora de Goa), tendo o pessoal ocupado postos de combate às 0655.

Cerca de cinco minutos depois, a aviação inimiga bombardeava o aeroporto de Dabolim e a Estação Radionaval, que foi imediatamente reduzida ao silêncio. Às 0730, porém, o navio estabeleceu comunicações com Lisboa. Até às 1030 transmitiu (e recebeu) várias mensagens para o Estado-Maior da Armada, dando conta da sua posição e dos bombardeamentos observados. Uma das mensagens transmitidas foi do Comandante-Chefe para a Defesa Nacional em que, mais uma vez, comunicava a falta de meios para fazer face ao ataque.

Por volta das 0900 foram avistadas ao largo de Mormugão três fragatas indianas, tendo a guarnição ocupado os postos de combate de superfície (não existia a bordo pessoal suficiente para garantir simultaneamente as componentes anti-superfície e anti-aérea, pelo que teve de acorrer ora a uma ora a outra, conforme a ameaça do momento). Às 1200 as fragatas aprovam ao porto a grande velocidade e abriam fogo com toda a sua artilharia, tendo um dos cinco navios mercantes fundeados na baía sido atingido. O Comandante do aviso, Capitão-de-Mar-e-Guerra António da Cunha Aragão, mandou, então, picar a amarra, abrir fogo e sair o porto para enfrentar os navios inimigos.

Destes foram transmitidos vários sinais de morse acústico que, devido ao ruído do combate, não foram imediatamente descodificados. O Comandante mandou suspender o fogo, tendo, porém, ordenado a sua continuação antes de terem sido recebidas as duas últimas letras que constituíam a única palavra da mensagem: “surrender”. Nessa altura uma das fragatas foi atingida e foi rendida por um destroyer.

O “Afonso de Albuquerque” estava, porém, numa situação altamente desvantajosa, pois manobrava numa área confinada, enquanto os navios inimigos, aos rumos norte e sul, fora do porto, podiam utilizar toda a sua artilharia. Também se verificavam grandes disparidades ao nível do poder de fogo: cada fragata indiana dispunha de 4 peças de 101 mm, com uma cadência de 60 tiros por minuto (e melhor capacidade de pontaria devido à existência de direcções

de tiro), enquanto o aviso português só possuía 4 peças de 120 mm, com um ritmo de 2 tiros por minuto. Não tardou, assim, que o “Afonso de Albuquerque” sofresse os primeiros impactes, um dos quais atingiu em cheio a torre directora, causando a morte do 1º grumete telegrafista Rosário da Piedade e ferindo o Comandante com gravidade. Este chamou o Chefe do Serviço de Navegação, 2º Tenente Sarmento Gouveia, e pediu-lhe que transmitisse ao Oficial Imediato a ordem de assumir o comando e de não se render.

Nessa altura, outra fragata inimiga era atingida e substituída por uma nova unidade.

Ao assumir o comando, o Imediato, Capitão-de-Fragata Pinto da Cruz viu-se confrontado com a destruição prematura da instalação propulsora, pois o Chefe do Serviço de Máquinas (que perdera as comunicações com a ponte) entendera a ordem de abertura das válvulas de fundo para alagar os paióis a ré como o início do plano de destruição do navio. Não lhe restou, então, outra alternativa senão ordenar o encalhe do navio fora do local previamente estabelecido (frente à praia de Bambolim e não à de Dona Paula), o que aconteceu por volta das 1235.

Verificou, entretanto, o 2º Tenente Sarmento Gouveia que alguém içara uma bandeira branca numa das adriças. Como estava enrolada na verga de sinais (o que tornava praticamente impossível o seu avistamento pelos navios indianos, que prosseguiram o fogo) a adriça partiu-se quando se tentou arriá-la, acabando por ser retirada e destruída pelo 1º Tenente Martins Gonçalves.

Mas com a torre directora inoperativa, os circuitos eléctricos avariados, os monta-cargas das peças de vante fora de acção e as duas peças de ré encravadas, o “Afonso de Albuquerque” tinha esgotado a sua capacidade combatente (efectuara cerca de 400 tiros, tendo infligido 18 baixas – 5 mortos e 13 feridos – ao inimigo), pelo que, cerca das 1250, foi dada ordem de iniciar o abandono do navio. A bandeira nacional permaneceu içada.

O fogo inimigo prosseguia com grande intensidade, não só em torno do navio como também sobre a praia. Mesmo assim, um grupo de oficiais, sargentos e praças regressou ao navio, sempre debaixo de fogo, numa vã tentativa de encontrar uma embarcação que pudesse transportar o Comandante por mar até Mormugão.

Em terra, o Capitão dos Portos de Mormugão, Capitão-Tenente Abel de Oliveira, indicou como local de reunião à guarnição do “Afonso de Albuquerque” o Clube Militar Naval, em Caranzalem (ao abandonar o navio, - a maioria a nado - o pessoal não pôde transportar consigo mais do que algumas armas individuais, pelo que não estava em condições de incorporar a defesa em terra), tendo o Comandante sido transportado numa viatura ao Hospital Escolar de Pangim.

Cerca das 1300 do dia 19, a guarnição foi, por fim, aprisionada. O Comandante das forças indianas deslocou-se pessoalmente ao Hospital Escolar de Pangim para visitar o Comandante Aragão e inteirar-se do estado dos restantes feridos.

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 459 • Ano XLI
Janeiro 2012

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

Página Ímpar, Lda

Tiragem média mensal:

4500 exemplares

Preço de venda avulso: € 1,50

Revista anotada na ERC
Depósito Legal nº 55737/92
ISSN 0870-9343



Foto
CAB FZ Carmo

ANUNCIANTES:
ALM - OFTALMOLASER; LISSA - AGÊNCIA DE DESPACHOS
ETRÁNSITOS, Lda.; ROHDE & SCHWARZ, Lda.

SUMÁRIO



5

Mensagem de Natal e de Ano Novo
do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada
e Autoridade Marítima Nacional

6

Monumento aos Mortos da Marinha
na Índia em 1961

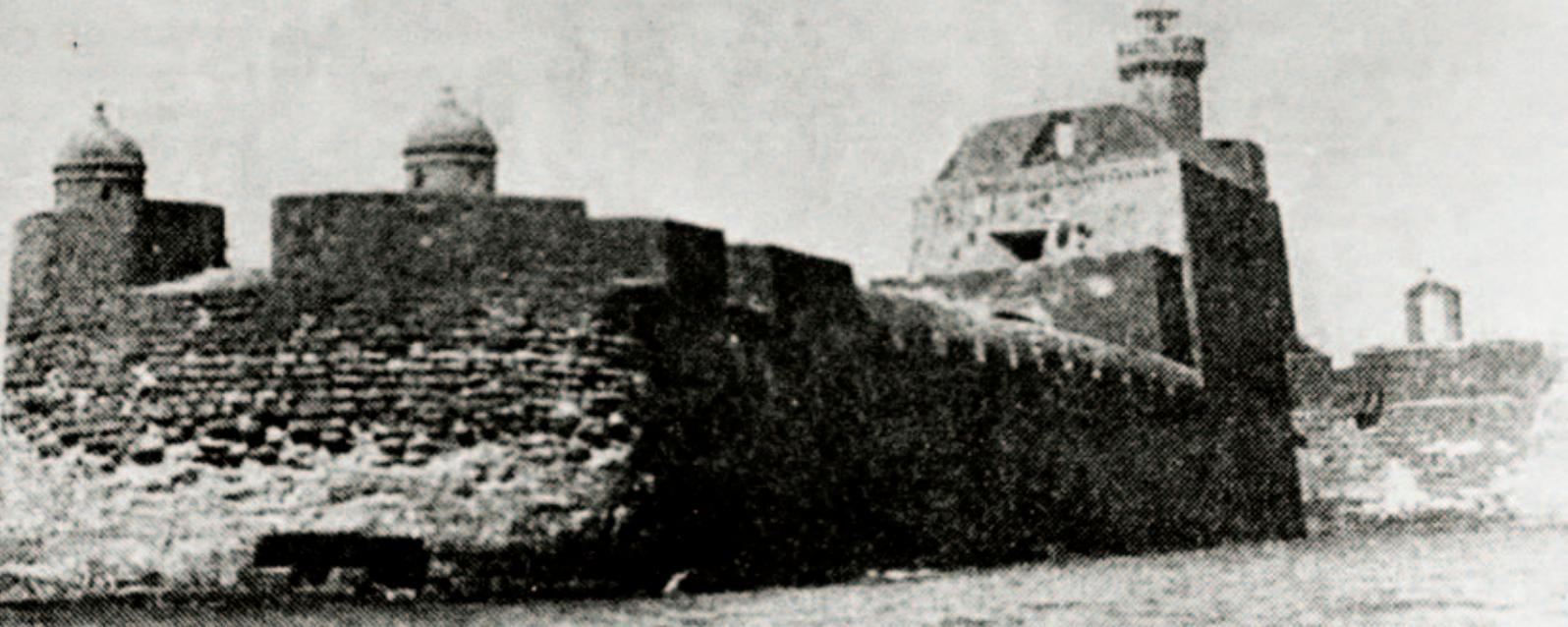


18

NO INÍCIO DO FIM DO IMPÉRIO
Exposição Temporária

GOA – 18 DE DEZEMBRO 1961	2
DIU – 18 DE DEZEMBRO 1961	4
DISCURSO DO VICE-ALMIRANTE MENDES REBELO	7
ALOCUÇÃO DO ALMIRANTE CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA	8
UM PEQUENO COMANDO EM GOA	9
ACADEMIA DE MARINHA – SESSÃO SOLENE COMEMORATIVA DOS COMBATES NAVAIS DA ÍNDIA-1961	12
O NRP D. FRANCISCO DE ALMEIDA NA OPERAÇÃO OCEAN SHIELD.	
CONCLUSÃO	14
ESCOLA NAVAL / DIA DA ESCOLA DE TECNOLOGIAS NAVAIS E ENTREGA DE COMANDO	16
A MARINHA DE D. SEBASTIÃO (26)	17
PRIMEIRO CICLO DE CONFERÊNCIAS DO PATRIMÓNIO	20
75 ANOS DA ESCOLA NAVAL EM ALMADA	21
ACADEMIA DE MARINHA – XII SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA COMEMORAÇÃO DO DIA ARMISTÍCIO DA I GRANDE GUERRA, DO ANIVERSÁRIO DA LIGA DOS COMBATENTES E DO FIM DA GUERRA DO ULTRAMAR / CELEBRAÇÃO PELOS MILITARES FALECIDOS – MOSTEIRO DOS JERÓNIMOS	24
HIERARQUIA DA MARINHA 12 / VIGIA DA HISTÓRIA 39	25
ANTÁRTICA – A REDESCOBERTA	26
NOVAS HISTÓRIAS DA BOTICA (9)	30
NOTÍCIA	31
QUARTO DE FOLGA / CONVÍVIO	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / CONVÍVIO	34
NAVIOS HIDROGRÁFICOS	

CONTRACAPA



DIU – 18 DE DEZEMBRO 1961

Já que estamos em tempos de recordar, vou recordar os casos mais relevantes durante o combate; pelo menos comigo e após o combate:

1.º Fui eu que dei a última bebida que o Comandante Oliveira e Carmo bebeu nesta vida, eu ia aos comandos e ele ia ao leme ombro com ombro quase; e estava um copo de plástico de cor verde com um resto de Vinho do Porto e ele diz para mim esse copo tem alguma coisa, ao que eu respondi tem uma pinga de Vinho do Porto dá cá, bebeu, passados 30 segundos tinha tombado rasando as munições o meu capacete;

2.º Vi quando ele Comandante Oliveira e Carmo tirou o cartão onde tinha a fotografia da mulher e do filho e começou a beijar, já com as pernas cortadas.

3.º Quando me encontrava já dentro de água e quando nadava para o fortim do mar parei e olhei para trás e qual não foi o meu espanto quando vejo a lancha deslocar-se na minha direcção numa autêntica bola de fogo que mais parecia o demónio, tendo eu nadado com tal rapidez para me afastar da lancha,

tendo a mesma afundado a uns 20 metros donde me encontrava;

4.º Durante o tempo que andei a nadar fui sempre sobrevoado por um jacto, simulando eu por diversas vezes que estava morto, punha-me de bruços e de braços abertos a ver se enganava o piloto, porque meti na ideia que ele metralhava-me, sendo o objectivo do piloto informar para virem aprisionar-me.

5.º Pus as mãos viradas para o céu pedindo a Deus que não me deixasse morrer afogado; pelo menos 6 ou 7 vezes pedi para que me salvasse, pois nadei sozinho porque pensei que todos os meus companheiros tivessem morrido.

A lancha deslocou-se porque as válvulas que dão passagem ao óleo para a embraiagem com o incêndio rebentaram e deu a passagem ao óleo e embraiaram por uns segundos.



Carta escrita em 20 de Novembro de 2001 pelo **Cabo CM reformado António da Silva Nobre** da Guarnição da “Vega” condecorado com a Cruz de Guerra na Índia e com outra Cruz da Guerra na Guiné em 1969, embarcado numa LDM.



MENSAGEM DE NATAL E DE ANO NOVO DO ALMIRANTE CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA E AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL

Militares, Militarizados e Civis da Marinha:

É no verdadeiro espírito da quadra em que nos encontramos, que saúdo a grande Família Naval a que todos pertencemos. O ano de 2011, apesar de difícil, permitiu um produto operacional de que nos podemos orgulhar. Continuámos a assegurar – nas águas sob soberania, jurisdição ou responsabilidade nacional – um conjunto muito alargado de missões no âmbito da defesa militar, da segurança e autoridade do Estado e das ciências e técnicas do mar. Já no quadro do apoio à política externa do Estado, marcámos presença nos 5 países africanos de língua oficial portuguesa, em Timor-Leste, no Afeganistão e na Somália, onde no âmbito da Operação Atalanta empenhámos o navio almirante e comandámos a força naval da EUNAVFOR – dando, assim, um contributo empenhado para a paz e a estabilidade globais.

Ao entrarmos num ano que será de grande exigência para todos os portugueses, o meu primeiro pensamento é para todos aqueles que, no cumprimento da sua missão, no mar ou em terra, estão nesta quadra longe dos que lhes são mais queridos, na certeza de que a honra do dever cumprido e os valores da camaradagem e da solidariedade – próprios dos marinheiros – lhes amenizará o afastamento. Renovo, tal como fiz no ano passado por esta altura, uma palavra de agradecimento muito especial para as famílias destes militares e militarizados, que estendo, naturalmente, a todas as nossas famílias. O seu apoio, carinho e compreensão, designadamente nos nossos períodos de ausência, são essenciais para o cumprimento da missão.

Este é, ainda, o momento de mais uma vez reconhecer publicamente o trabalho efectuado pelos que no mar, a partir do mar, no litoral e nos serviços em terra, dão o melhor do seu esforço e dedicação ao País e à Marinha. A Marinha será sempre aquilo que for o resultado do nosso empenho, porque é para ela que todos trabalhamos durante a nossa faina diária, indiferentemente de sermos militares, militarizados ou civis. Esta é, também, uma boa oportunidade para perspetivarmos o futuro, nomeadamente o ano de 2012, que trará enormes desafios para o País e para a Marinha. Será, efectivamente, um Ano Novo na verdadeira acepção da palavra!

Contudo, é em períodos de grandes dificuldades que se têm de buscar novas oportunidades, pelo que teremos que aliar ao habitual rigor que empregamos na gestão dos recursos, uma elevada dose de criatividade na procura das soluções mais económicas, que permitam atingir o nosso produto institucional de uma forma cada vez mais eficiente. Todo esse esforço de optimização da Marinha vai requerer entrega, dedicação, pro-actividade, tolerância e espírito de entreatajuda – mas esses são valores que fazem parte da nossa cultura institucional e que – estou certo – continuarão a pautar a nossa conduta!

Exorto-vos, ainda, a todos: militares, militarizados e civis, a estarem unidos e coesos, para que possamos enfrentar as dificuldades com o ânimo e a motivação com que enfrentamos o mar quando ele não está de feição. Como tal, é nesta grande barca que é a Marinha que teremos de o enfrentar. É este o único rumo.

Se interiorizarmos e professarmos os valores próprios da instituição, mantendo-nos leais, unidos, coesos e com esperança no amanhã, não tenho dúvidas que as dificuldades serão transpostas e que saberemos construir uma Marinha que se consolide cada vez mais como uma instituição indispensável para a ação do Estado no mar, em que os Portugueses acreditem e de que se continuem a orgulhar.

Termino esta minha mensagem desejando um Feliz Natal e fazendo votos para que, com saúde, ânimo e tranquilidade de espírito, todos façamos de 2012 um ano que nos continue a trazer realização profissional, satisfação pelo dever cumprido e orgulho em pertencer à Família Naval.



José Carlos Saldanha Lopes

José Carlos Saldanha Lopes
Almirante

Homenagem aos Mortos da Marinha na Índia em 1961



Homenagear os militares da Armada que, em 18 de dezembro de 1961, deram a sua vida pela pátria na defesa do território português na Índia. Este o objetivo que reuniu cerca de duzentas pessoas na Base Naval de Lisboa (BNL) no passado dia 18 de dezembro, 50 anos depois dos acontecimentos.

A convite do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Saldanha Lopes, os familiares das vítimas, os militares que prestaram serviço na Índia, os oficiais que ingressaram na Escola Naval (EN) com o Comandante Oliveira e Carmo, os oficiais do curso “Comandante Oliveira e Carmo” e deputações de militares da EN, da Escola de Tecnologias Navais, da Escola de Fuzileiros e das unidades navais atracadas na BNL estiveram presentes nas cerimónias evocativas à memória do 2TEN Jorge Oliveira e Carmo, do MAR António Ferreira e do MAR Aníbal Jardim, do NRP *Vega*, do 1SAR António Santa Rita, do Comando Naval de Goa e do 1GR José Piedade, do NRP *Afonso de Albuquerque*.

A homenagem sentida a estes militares que morreram ao serviço da pátria, presidida pelo ALM CEMA e que contou ainda com a presença do Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, VALM Carvalho Abreu, e dos representantes máximos dos vários sectores da Marinha, dividiu-se em dois momentos marcantes.

O primeiro foi a cerimónia religiosa, pelas 10h15, na Capela de Nossa Senhora do Mar, uma missa celebrada pelos capelães navais e presidida pelo Capelão-Chefe do Serviço de Assistência Religiosa das Forças Armadas e Forças de Segurança, CALM CAP Costa Amorim.

Já na Praça da Estação Naval, às 11h30, teve lugar a Cerimónia Militar. Depois das honras militares, o VALM Mendes Rebelo, o oficial mais antigo que esteve na Índia em 1961, proferiu uma alocução, seguindo-se as palavras do ALM CEMA. Acompanhado pelo Diretor da Comissão Cultural de Marinha, VALM Vilas Boas Tavares, e pelo VALM Mendes Rebelo, o ALM CEMA descerrou a placa alusiva ao memorial de homenagem aos militares mortos na Índia em 1961, onde depois foi depositada uma coroa de flores. Em seguida, a Fanfara da Armada executou os toques de silêncio, homenagem aos mortos e alvorada e a Banda da Armada o hino nacional. A Cerimónia Militar terminou com o desfile das Forças em Parada.



DISCURSO DO VICE-ALMIRANTE MENDES REBELO

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada
Senhora Dona Maria do Carmo Oliveira e Carmo e seus filhos
Dr. Diogo Jorge e Engenheiro Jorge Manuel
Senhor Comandante Luís Filipe Aragão e suas irmãs Maria Teresa e Ana Maria Senhores Marinheiros do NRP “Vega”
Senhores Oficiais, Sargentos e Marinheiros do NRP “Afonso de Albuquerque”
Senhores Almirantes
Senhores Oficiais
Senhores Aspirantes e Cadetes da Escola Naval
Minhas Senhoras e Meus Senhores

Celebra-se hoje o 50º aniversário da invasão do Estado Português da Índia pela União Indiana e, sobretudo, dos combates travados por navios da Marinha de Guerra Portuguesa em defesa daquele território contra as forças navais e aéreas daquele país, em 18 de Dezembro de 1961.

Quis V.Ex^a, senhor Almirante Saldanha Lopes, que esta data ficasse marcada de forma indelével com esta cerimónia e, sobretudo, com a inauguração de uma placa evocativa daqueles combates, ficando este memorial implantado nesta Estação Naval, contendo os nomes dos cinco militares navais mortos em consequência daqueles combates. Esta sua decisão, com extraordinário reflexo na vida e comportamento dos que escolheram esta nossa profissão, ficará para sempre registada nos Anais do já longo historial da nossa Marinha e por ela estamos todos agradecidos.

Recordar-se-á a acção em Diu de uma pequena e frágil lancha de fibra de vidro, o NRP “Vega”, comandada por um jovem e promissor oficial, o 2º tenente Jorge Manuel Catalão de Oliveira e Carmo, que fez frente a modernos, rápidos e letais aviões a jacto, tendo como apoio adicional à distância um cruzador, e a acção em Goa de um vetusto e cansado navio com mais de 30 anos de serviço, o Aviso “Afonso de Albuquerque”, comandado por um intrépido, decidido e antigo comandante, o capitão-de-mar-e-guerra António da Cunha Aragão, contra 3 fragatas modernas dotadas de sistemas automáticos de controlo de tiro comandado por radar, tendo como suporte outras fragatas, um cruzador e um moderno porta-aviões.

Destes combates desiguais, resultaram a destruição e afundamento da lancha “Vega” e a destruição do Aviso “Afonso de Albuquerque”. Mas, acima de tudo e sobretudo devo salientar que destes combates resultaram a morte gloriosa, em combate, do Comandante da “Vega”, o 2º tenente Oliveira e Carmo, e de dois dos

seus marinheiros, e ferimentos graves num terceiro marinheiro, tendo o corpo do 2º tenente Oliveira e Carmo, que ciente e lúcido, se fardara previamente de branco para o combate, e o corpo do marinheiro artilheiro António Ferreira ficado sepultados no mar salgado que banha Diu. O corpo do marinheiro artilheiro Aníbal Jardim ficou sepultado em Diu. E, no caso do “Afonso de Albuquerque”, também resultou na morte do grumete telegrafista Rosário da Piedade, sepultado em Goa, e ferimento muito grave no Comandante, o capitão-de-mar-e-guerra António da Cunha Aragão, que só um verdadeiro milagre e a sua tenaz resistência aliados a uma extraordinária sorte do destino que se lhe seguiu não permitiram que também tivesse

Fotos: CAB/FZ Carmo



morrido em combate ou em consequência do combate, naquele território.

Durante os 50 anos que se seguiram àqueles acontecimentos, os nomes dos dois Comandantes mencionados têm sido permanentemente associados e citados como exemplos de coragem, abnegação e heroísmo pelo extraordinário comportamento que, como verdadeiros chefes, mantiveram durante os desiguais combates que travaram. A honra dos actos que praticaram ficará para

sempre gravada na história dos grandes heróis nacionais.

Estas palavras que acabo de citar, complementadas por uma profunda e prolongada ponderação, despertaram a minha consciência para sentir o imperativo dever, que penso ser o da esmagadora maioria dos homens e mulheres que pertencem a esta corporação, para neste momento, me dirigir a V.Ex^a, Sr. Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, para lhe pedir que o nome do capitão-de-mar-e-guerra António da Cunha Aragão e do Marinheiro telegrafista João Lopes da Costa Begoim sejam incluídos neste memorial dedicado aos militares da Marinha Portuguesa que em defesa do

Estado Português da Índia morreram ou ficaram gravemente feridos em combate contra as poderosas forças invasoras da União Indiana.

Não quero terminar sem me dirigir a todos os presentes e em particular aos jovens aspirantes e cadetes da Escola Naval, futuros chefes desta nossa gloriosa e com tão larga e heróica folha de serviços Marinha, como garantes do seu prestígio e do papel preponderante que teve, tem e continua a ter na vida nacional, para relevar a importância decisiva que

têm os actos e as decisões dos chefes militares no comportamento dos homens que têm a responsabilidade de comandar.

O antigo e respeitado Comandante Aragão e o jovem e generoso Tenente Oliveira e Carmo, ambos formados na mesma Escola, não obstante a violenta tensão física e psicológica a que estiveram sujeitos durante o período que precedeu os combates, de-



vido à ameaçadora e crescente presença das forças aero-navais adversárias, não tiveram qualquer hesitação chegado o momento supremo da decisão pelo confronto com aquelas forças, pese embora, pela sua flagrante desproporção, saberem no seu íntimo que o combate, inevitavelmente, implicaria o sacrifício das suas vidas e, mais importante, dos homens que comandavam. E foi esse acto sublime assumido de forma terrivelmente solitária, tendo sempre presente o imperativo “Honrai a Pátria que a Pátria vos contempla”, que galvanizou as guarnições dos seus navios e fez com que o seu comportamento, até reconhecido e admirado publicamente pelos seus adversários de então, passasse a figurar no longo e prestigioso acervo dos combates navais da História de Portugal.

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada
Senhores Almirantes, Oficiais, Cadetes, Sargentos e Praças
Meus Senhores e Minhas Senhoras

É com o testemunho dos acontecimentos vividos a bordo de um desses navios que posso afirmar, embora passado meio século, que os marinheiros do NRP “Afonso de Albuquerque” e do NRP “Vega”, na defesa dos territórios de Goa e de Diu, honraram a sua Pátria.

Para todos esses marinheiros, a gratidão da Pátria, consubstanciada nesta cerimónia, representa apenas e muito singelamente, o poder afirmar perante a vossa ilustre presença, o orgulho que sentem por ter tido a rara oportunidade de ter participado com dedicação nos combates navais na Índia Portuguesa e, principalmente, por pertencerem à Marinha de Guerra de Portugal.

ALOCUÇÃO DO ALMIRANTE CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

Senhor vice-almirante Vice-CEMA
Senhor presidente da Liga dos Combatentes,
Distintos convidados,
Senhores Almirantes e Senhores Comandantes,
Militares, militarizados e civis da Marinha,
Minhas senhoras e meus senhores,

Dirijo-me hoje, em primeiro lugar aos familiares dos militares falecidos na Índia em 1961 para agradecer, em nome da Marinha, a vossa presença nesta cerimónia militar, singela mas de grande significado para todos nós que envergamos o mesmo uniforme daqueles que, com a sua vida, escreveram a última página da história das batalhas do oceano Índico, após mais de quatro séculos e meio de presença portuguesa ininterrupta.

O juramento de bandeira é um acto do cerimonial militar que distingue quem o faz de todos os demais cidadãos. Distingue porque aos militares são exigidas condições extremas que os tornam especiais, ao assumirem, voluntariamente, pela sua honra, defender a Pátria mesmo com o sacrifício da própria vida. Os marinheiros que hoje homenageamos foram consequentes no seu juramento: deram a vida pela Pátria!

Mas por serem militares não foi menor a perda para as suas famílias. Ao partirem, deixaram um sofrimento que exigiu muita coragem aos que ficaram e hoje se juntaram a nós aqui no Alfeite para esta justa homenagem. Na nossa mão está apenas a possibilidade de mitigar essa perda através do reconhecimento público. Por isso lhes dedicamos o memorial que foi colocado, simbolicamente, nesta praça da Estação Naval, a casa mãe dos navios, para que todos os marinheiros de hoje e de amanhã possam conhecer os seus nomes e os dos navios que serviram, perpetuando a sua dádiva e a sua grandeza.

Quero também dirigir uma palavra muito especial e muito sentida aos militares que participaram na Índia nos acontecimentos que hoje evocamos, designadamente aos que puderam estar hoje connosco e aos seus familiares. Podemos ainda contar, felizmente, com muitos dos que, naquele dia 18 de Dezembro de 1961, viveram acontecimentos trágicos que mudaram a Marinha e o país, e os

marcaram para sempre. O senhor almirante Mendes Rebelo, como militar mais antigo desse grupo, fez-nos um precioso relato, na primeira pessoa, que nos permitiu, de forma tão breve quanto profunda, entender as circunstâncias desse dia e as consequências que daí advieram. Em nome da Marinha, quero expressar-vos a minha gratidão pela vossa presença que muito enobrece esta cerimónia de homenagem àqueles que convosco serviram.

A todos os militares, militarizados e civis que participaram nesta cerimónia, espero que o que aqui testemunharam tenha contribuído para um melhor conhecimento de uma data que a história por vezes ignorou, mas que a distância dos acontecimentos hoje permite entender.

Quero terminar lembrando que a vida militar se faz essencialmente de valores, deles sobressaindo a honra e a coragem. É do conjunto dos actos de honra e de coragem que se forja a história das instituições e a Marinha está deles repleta. Este, que hoje evocamos, marca o fim do império português na Índia, a que tantos actos heróicos podemos associar. Por isso, a Marinha tem um fundado orgulho do seu passado e eu a subida honra de hoje aqui a representar na

cerimónia evocativa dos acontecimentos ocorridos na Índia há precisamente 50 anos.

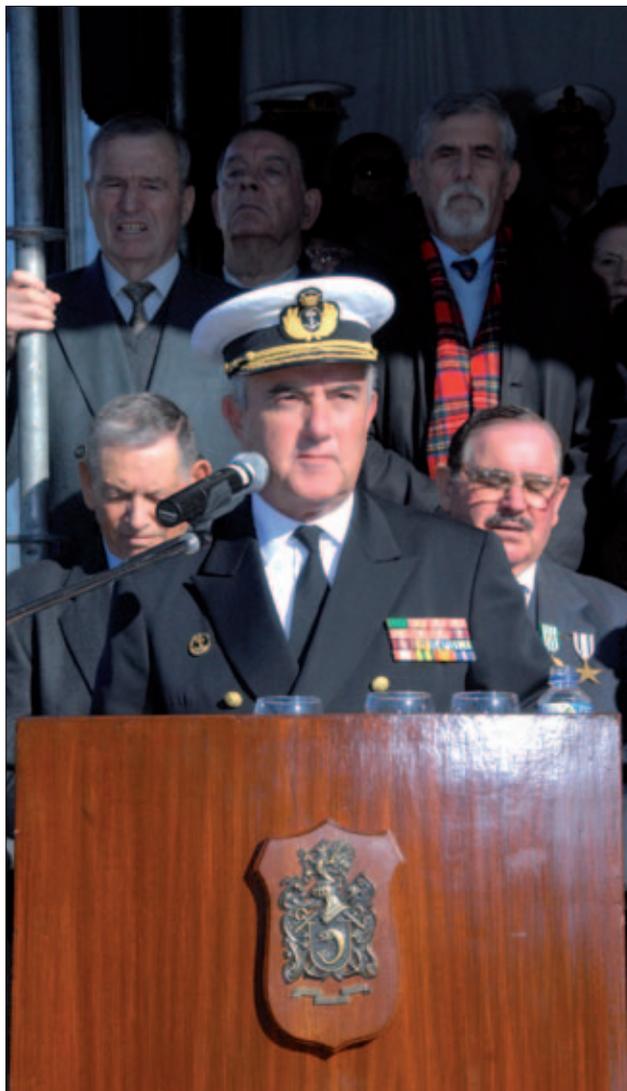


Foto CAB FZ Carmo

José Saldanha Lopes
Almirante

Um Pequeno Comando em Goa

L/F “Sírius” – 27.10.61/15.12.61

Em Junho de 1960 chegou o N.R.P. “Afonso de Albuquerque” (AA) a Goa vindo de Lisboa através do Canal do Panamá, Pacífico, Mar da China, Estreito de Malaca e Índico, com os 48 cadetes do curso “D. Lourenço de Almeida”, respectivos instrutores e director de instrução da Escola Naval, embarcados em viagem de instrução do 2º ano. Estes passariam para o N.R.P. “Bartolomeu Dias”, igualmente um Aviso de 1ª classe e “irmão” do A.A. e que regressaria a Lisboa pelo Canal do Suez e assim completariam a sua volta ao mundo.

Para o “Afonso de Albuquerque” seria apenas uma volta ao mun.. já que o seu destino seria o de “morrer” e ficar em Goa, fazendo jus ao nome que ostentava.

Em Goa encontravam-se, além do “Bartolomeu Dias”, os Avisos de 2ª classe N.R.P. “Gonçalves Zarco” e N.R.P. “João de Lisboa”, pois que nesse tempo estavam atribuídos ao Comando Naval de Goa (CNG) três ou quatro navios dos quais um estacionaria em Macau, deslocando-se a Timor quando necessário. Para além destes, estavam também atribuídas três pequenas lanchas: a “Sírius”, a “Vega” e a “Antares”, duas das quais durante a Monção do NE (tempo bom no Índico) iam estacionar respectivamente em Diu e em Damão, ficando a terceira em Goa.

Estas lanchas costumavam ser comandadas por segundos tenentes das guarnições dos navios, voluntários para tal e ansiosos por tal sorte. Inscreviam-se no Comando Naval (C.N.) quando os navios chegavam à Índia e o C.N. é que os nomeava quando vagava um comando. Quando o “Afonso de Albuquerque” chegou, logo alguns dos seus oficiais se deslocaram cheios de esperança ao C.N. mas rapidamente o entusiasmo se esfumou com a informação de que as regras tinham mudado e agora era de Lisboa que eram feitas as escolhas e as nomeações, além de que o dispositivo ia ser retraído e ficaria apenas um navio atribuído ao CNG, o que já não permitiria a dispensa de oficiais.

Os primeiros três comandantes a serem nomeados para render os oficiais que en-

tretanto terminavam as suas comissões e regressariam a Lisboa com os seus navios de origem, foram os 2º ten Seixas Serra para a “Sírius”, 2º ten Brito e Abreu para a “Antares” e 2º ten Oliveira e Carmo para a “Vega”.

Em meados de Agosto de 1961, já os jornais de Karachi (então ainda Capital do

era preciso que interinamente fosse nomeado para o comando outro oficial até que o Ten Marques da Silva se pudesse apresentar, depois de ir buscar o novo navio ao Brasil.

De Lisboa foi então dada a ordem para o Comando Naval de Goa indicar um oficial para esse fim. Por sua vez, o CNG pediu para o Comandante do “Afonso de Albuquerque” o designar. Sucede que o AA só tinha 2 segundos tenentes, um dos quais era ajudante de ordens do Governador Geral e simultaneamente Comandante da força de desembarque, pelo que não podia ser dispensado a não ser com autorização do Governador, o que o Comodoro CN não queria pedir. Sobrava então apenas um, mas que era o chefe do Serviço de Navegação do navio, a quem o Comandante António da Cunha Aragão não queria dispensar por ser a bordo o elemento mais conhecedor e prático das águas do Índico e que já tinha feito toda a navegação desde Lisboa, pelo que o Comandante depositava nele total confiança. É conveniente lembrar que o “Bartolomeu Dias” já tinha anteriormente encailhado na aproximação a Karachi e noutra comissão, feito um rasgão enorme no casco num penedo existente a sul da ilha de Angediva.

Nestas condições o Com.^{te} Aragão indicou, justificando ao CN, o 1º ten. Martins Gonçalves, chefe do Serviço de Armas Submarinas, que em virtude do navio não ter virtualmente nem sensores nem armamento anti-submarino e a União Indiana não ter submarinos, era o que lhe fazia menos falta. O CN em resposta e sem qualquer palavra nem explicação ao comandante do navio, nomeou-me mesmo comandante interino da L/F “Sírius”.

Confesso que não gostei. Era o meu primeiro comando, para o qual no início da comissão tinha sido voluntário e era agora já quase no fim que me nomeavam e ainda por cima interinamente! Mas o militar estava habituado a calar o que lhe fosse no íntimo e cumprir sempre. Em 27 de Outubro de 1961 assumi o comando da L/F “Sírius” atracada nos Estaleiros Navais, onde se encontrava à espera de substituir um veio que



Pakistão) onde o “Afonso de Albuquerque” fora mais uma vez reabastecer de nafta, como periodicamente fazia, noticiavam que o tráfego ferroviário na União Indiana estava muito afetado e desregulado devido à deslocação de blindados e tropas da fronteira com a China no Nepal e no Sikim em direcção à fronteira com Goa.

Em Outubro o Comandante da “Sírius”, 2º tenente Seixas Serra conseguiu ser colocado em Macau e para o substituir no comando da Lancha foi designado o 2º tenente Marques da Silva. Contudo, como este oficial estava colocado no Navio Escola “Sagres” e este estava destinado a ser abatido e substituído pela “nova Sagres” cedida pelo Governo Brasileiro mas que ainda se encontrava no Brasil sob o nome de “Guanabara”,

estava empenado e teria que vir de Lisboa.

Não calou o Comandante Aragão a desconsideração que o Comodoro Viegas Ventura lhe fizera e nesse mesmo dia foi ao Comando Naval procurá-lo. O que se passou dentro do gabinete ninguém soube ao certo, a não ser que os gritos do Comandante Aragão se ouviam em todo o Comando Naval e terminaram com ele a bater a porta de vidro do gabinete com tal violência que o lindíssimo vidro biselado e gravado com flores e uma enorme âncora, se estilhaçou todo. A partir daí o corte de relações entre os dois foi total, a ponto de o Comodoro confundir as relações institucionais com as pessoais, pois o navio deixou de ser informado do que se ia passando em Goa.

A L/F “Sírius” tinha então passado a ser para mim o navio mais bonito do mundo. Constituía sua guarnição:

- 1º Sargento de Manobra Agostinho Romão dos Santos

- 2º Sargento Artífice Condutor de Máquinas António da Rocha Afonso Tição

- Marinheiro Electricista Domingos Cabaço Gardete

- Mar. Fogueiro Motorista José Joaquim de Carvalho

- Mar. Fogueiro Motorista Hermano Rodrigues Filipe

- Marinheiro Rádio Telegrafista Manuel das Neves

- Marinheiro Artilheiro João Caldas Freitas
- 1º Grumete Artilheiro José dos Santos Reis

Tinha 17 m de comprimento fora a fora, 4,57 m de boca, 1,2 m de calado e um deslocamento máximo de 18 tons. Os 2 motores diesel CUMMINS de 290 HP cada permitiam-lhe uma velocidade de cruzeiro de 12 nós e máxima de 18 nós. O armamento consistia numa peça de 20 mm montada à proa, por ante a vante da ponte de comando. Possuía ainda um radar DECCA 303, sonda e equipamentos de comunicações. A roda do leme era manobrada pelo próprio comandante tanto em manobras apertadas como em águas restritas, estando os comandos dos motores logo à sua direita e operados pelo mestre do navio ou por um marinheiro fogueiro motorista.

Embora a Lancha tivesse um camarote para o Comandante, outro para o Mestre e mais dois para a restante guarnição, as condições de habitabilidade eram tão deficientes que praticamente só o pessoal de serviço ou então quando a navegar, os utilizavam. De resto, tanto em Goa como em Damão e em Diu, havia uns alojamentos em terra que eram designados como “a casa da Lancha” onde a guarnição tinha os seus pertences, onde se alojava e fazia as suas refeições.

Em Goa, anexo ao Clube Naval de Caranzalém, o C.N. tinha feito um alojamento para o seu Chefe do Estado-Maior (CEM) e para os comandantes das Lanchas quando durante a monção do SW recolhiam a Goa. Sucede que para o quarto do CEM tinha sido comprado um aparelho de ar condicionado, “mordomia” com que o quarto dos Comandantes das Lanchas não tinha sido contemplado. Então, em ocasião em que o CEM estava ausente, um “gênio benfazejo” abriu um buraco na parede divisória dos quartos, por baixo da cama do CEM e nele colocou uma pequena ventoinha virada para o quarto do lado, para corrigir a injustiça.

A escolha dos locais para atribuição das L/F’s era feita pelos respectivos comandantes, de acordo com a sua antiguidade. Para este efeito e após a minha posse de

fossem cada vez mais insistentes, até porque se sabia da concentração de tropas indianas junto às nossas fronteiras, a calma, a que melhor se podia chamar inconsciência, continuava a imperar junto dos Comandos Militares superiores. Quanto a nós, “oficiais rasteirinhos”, ainda menos nos apercebíamos do que estava próximo de acontecer. A chuva intensíssima em que “cada pingo enchia um balde” e o vento fortíssimo que atirava com violência contra tudo a água dos ditos baldes, cortavam um bocado o gosto pelas actividades ao ar livre e impediam as lanchas de navegar. Era a MONÇÃO em toda a sua fúria.

Entretanto houve um “espreguiçar” dos altos comandos, parecendo que começavam a despertar do seu sono letárgico, e foi dada a ordem para as L/F’s irem ocupar os postos em Damão e em Diu. Como a “Sírius” continuava sem um veio que ainda havia que chegar de Lisboa, quis o Destino que a minha escolha de ir para Diu para permitir ao Oliveira e Carmo ficar em Goa, ficasse sem efeito e que os acontecimentos modificassem tão drasticamente os nossos destinos.

Apesar das condições climáticas ainda não aconselharem a ida das Lanchas, o “Afonso de Albuquerque” foi incumbido de as escoltar

e apoiar até aos seus locais de atribuição. E para lá seguiram.

Em fins de Novembro chegou finalmente o veio para a “Sírius” que foi imediatamente montado. Com ele ou por essa altura chegou o 2º tenente Marques da Silva.

Em princípios de Dezembro começaram-se a ver navios de guerra indianos a navegar ao longo da nossa costa, embora sempre fora das nossas águas territoriais. Foi então montado um dispositivo de vigilância nocturna com comunicações por fonia com a “Sírius” e as traineiras de pescadores algarvios, em que o avistamento e localização de qualquer navio de guerra indiano seria comunicado utilizando um código em que ao tipo de navio avistado correspondia o nome de um peixe, devendo a L/F comunicá-lo imediatamente por rádio ao Comando Naval e investigar o contato.

Dei início a esta missão logo nos primeiros dias de Dezembro, ainda com mau tempo e por vezes muita chuva, sendo francamente incómodo navegar nestas condições. Saía ao pôr do sol, logo a seguir ao sinal do arriar da “preparativa” no “Afonso de Albuquerque” para o arriar da Bandeira e reen-trava depois do nascer do sol, seguindo para o Comando Naval para fazer verbalmente o relato da Missão ao CEM capitão-de-fragata



Lancha de Fiscalização “Sírius”.

comando, reuni-me com os tenentes Brito e Abreu e Oliveira e Carmo, respectivamente comandantes da L/F “Antares” e L/F “Vega” tendo eu optado, como mais antigo, por ficar em Goa e o Ten. Brito e Abreu em Damão. Sobrou Diu para o Ten. Oliveira e Carmo. Então ele pediu-me para eu escolher Diu deixando Goa para si, pois a sua Mulher estava para chegar com um filho pequenino e grávida do segundo filho e em Diu não haveria tão boas condições para eles. Acedi imediatamente e seguimos para o Comando Naval para comunicar estas nossas escolhas, que foram aceites.

Era agradável o convívio e a camaradagem que existia entre nós e os oficiais dos navios, bem como com as famílias dos que as tinham levado. O nosso habitual local de encontro e confraternização, quando em terra, era no Clube Naval de Caranzalém, também com alguns oficiais do Exército e suas famílias quando os convidávamos ou na sua Messe no Altinho, quando por eles éramos convidados. Quanto a mim, continuava a utilizar o meu camarote no “Afonso de Albuquerque” sempre que o navio se encontrava em Mormugão e outras solicitações não me levavam a pernoitar em terra.

Embora os inícios de uma quase certa ação militar por parte da União Indiana

Salema Santos. Comigo ia embarcado o 2º ten. Marques da Silva para se familiarizar com o navio e com a navegação nocturna naquelas águas, que eu fazia tanto quanto possível arrimado a terra.

Tinha instruído a guarnição sobre o que fazer em caso de entrada em combate com um navio indiano e que muito pouco poderia ser. Assim, fiz alguns treinos de rapidamente municiar a *Oerlinkon* e transportar para cima mais carregadores municiados, instruí os artilheiros a apontar para a zona da ponte de comando e procurar varrê-la seguindo-se (se possível!) os reparos da artilharia, tudo isto enquanto eu procuraria aproximar-me o máximo do inimigo para que as peças não tivessem depressão suficiente para nos atingir. Utopia? Ingenuidade? Acredito que sim, mas que poderia ser feito de diferente ou mais eficaz?! É claro que eu contava com a escuridão da noite e com a minha proximidade a terra.

Agora, em Dezembro, já se vivia um clima de pré-invasão com numerosos actos de terrorismo e provocações próximo das fronteiras.

O paquete “Índia”, vindo já de regresso de Macau com destino a Lisboa, escalou Mormugão para embarcar as famílias dos militares e muitos civis metropolitanos que tinham recebido ordem para abandonar a Índia e regressar a Lisboa. Estava marcada a sua largada para a noite de 14/15 de Dezembro e diziam os nossos “serviços de informações” que a marinha indiana iria interceptar o “Índia” que, dizia-se, levaria para a Metrópole as reservas de ouro do Banco Nacional Ultramarino.

No briefing da tarde do dia 14 de Dezembro foi-me recomendada especial atenção na minha patrulha noturna, pois o “Índia” iria largar à meia-noite.

Iniciei a vigilância navegando para Sul de Mormugão em direcção à Ilha de Ange-diva e conseqüentemente à base naval de Karwar onde se encontrava habitualmente uma força naval Indiana. O tempo estava um pouco mais calmo que nos dias anteriores, o que significava que a Monção já estava a passar. Contudo, a noite era escuríssima porque não havia luar e a navegar para Sul, o vento e a ondulação castigavam bastante o navio.

Cerca das 22 horas começaram a aparecer no radar, navegando para Norte e a cerca de 6 milhas da costa à velocidade de 14 nós, 4 ecos navegando no que parecia ser uma “formação em diamante” em que o eco do navio testa era sensivelmente maior que

os dos outros 3 navios. Aproximando-me um pouco mais, verifiquei que todos navegavam em ocultação de luzes. Desliguei o radar quando consegui vislumbrar um vulto grande e escuro que identifiquei como o navio-testa da formação, para que a ausência de emissões permitissem confundir o meu pequeno eco com os de outras pequenas embarcações na área. Passei então a navegar também para Norte, procurando manter o difícil contacto visual com o mencionado navio, mantendo-me entre ele e a costa e fazendo a navegação pela sonda.

A este rumo a Lancha era menos castigada pela ondulação e pelo vento, mas também deixei de ter contacto radar com os outros três navios e nunca cheguei a ter com eles contacto visual. Entretanto comuniquei

em acção dando assim tempo ao “Afonso de Albuquerque” para poder reagir. É preciso relatar que tínhamos ordens rigorosas de Lisboa para não ter a iniciativa de abrir fogo e apenas reagir quando o inimigo abrisse as hostilidades.

Nesse momento, o “inimigo” fundeu em frente ao porto e acendeu as luzes todas, revelando-se como um cargueiro japonês!

Como se calcula, fiquei siderado! Enviei imediatamente outra mensagem dando conta do meu gravíssimo engano, “dei volta” aos postos de combate, em que toda a guarnição teve um comportamento exemplar, e fiz-me ao largo retomando a patrulha e tentando reencontrar os outros três ecos que a estranhíssima atitude do japonês me fizera perder.

De manhã, depois de terminada a patrulha sem qualquer detecção nem incidente apresentei-me ao Chefe do Estado-Maior Comandante Salema Santos e relatei-lhe o que tinha sucedido e como estava compungido pelo pânico e confusão que tinha provocado em terra. Respondeu-me também com a calma que toda a Marinha lhe conhecia:

- Ai não se preocupe porque ninguém se apercebeu. Estavam todos no cais a despedir-se das famílias e ver o “Índia” largar.

Assim terminou o meu curtíssimo comando da L/F “Sírius”, já que a seguir me foi passada guia para o “Afonso de Albuquerque”, onde dois dias depois, a 18 de Dezembro, entraria em combate com a força naval indiana.

O 2º ten. Marques da Silva assumiu então o comando da “minha” L/F “Sírius” e confesso que tive pena de a deixar. Tinha sido a sua última missão porque já não saiu mais e no dia 18 apenas navegou 500 metros, entre o fundeadouro de Dona Paula e os baixos rochosos em frente onde foi encalhada e abandonada,

O nosso primeiro Comando marca-nos sempre de uma maneira muito especial, não sei se no género do “primeiro amor” de uma mulher porque nunca fui mulher, mas creio que certamente com a mesma intensidade. É algo que fica em nós entranhado como uma marca para toda a vida. Os vários comandos que fui tendo ao longo da minha carreira, marcaram-me também porque um comando de navio é o mais bonito que um oficial de Marinha pode ter, mas nenhum me marcou com a mesma força especial da “minha Sírius”.



Clube Naval em Caranzalém - Outubro de 1961 – Comandantes das L/F's (de frente: Sarmento Gouveia e Oliveira e Carmo – de costas: Brito e Abreu e Seixas Serra).

para o Comando Naval o contacto com “três prováveis cavalas e um espadarte”. Entretanto o meu “passageiro” Marques da Silva tinha-se recolhido ao camarote.

Cerca das 23:30 o “Espadarte”, sempre em ocultação de luzes, chegou a cerca de 3 milhas da entrada de Mormugão e começou a pairar próximo dos ilhéus dos Morcegos e de Cambarian. Mandeí o pessoal para postos de combate e o mais rente possível ao ilhéu, aproximei-me do navio. A noite escuríssima e o navio mergulhado em escuridão não me deixavam vislumbrar-lhe razoavelmente as formas, mas a silhueta que se conseguia entrever parecia a da ponte e parte de vante de um grande cruzador.

Seria quase meia-noite quando o navio recomeçou a navegar e se fez à entrada do porto, guinando para ela. Então não tive mais dúvidas e enviei uma mensagem-relâmpago em claro, para o Comando Naval e para o “Afonso de Albuquerque”, dizendo: **“cruzador inimigo à entrada do Porto de Mormugão”**.

Seguindo o plano que tinha traçado e para o qual tinha preparado os meus homens, a quem ia sempre dando conta do que se estava a passar, aproximei-me rapidamente do navio preparado para entrar

José Augusto de Moraes Sarmento Gouveia
VALM REF



Sessão Solene comemorativa dos Combates Navais da Índia - 1961

Em 20 de Dezembro decorreu na Academia de Marinha uma Sessão Solene comemorativa do 50º aniversário dos Combates Navais da Índia, sob a presidência do Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante José Carlos Saldanha Lopes.

Nas palavras que proferiu, após agradecer e saudar a presença do Almirante CEMA, e endereçar cumprimentos aos combatentes sobreviventes e aos familiares dos já desaparecidos, o Presidente Vieira Matias disse que ao realizar esta sessão, na linha de outra que teve lugar há dez anos, visava a Academia de Marinha o duplo propósito de homenagear “os últimos heróis marinheiros da Índia Portuguesa” e de recolher as memórias vivas do que foi aquele dia 18 de Dezembro de 1961 no Estado Português da Índia.

Depois de agradecer aos conferencistas “a pronta disponibilidade manifestada para darem a sua prestimosa colaboração a este evento”, o Almirante Vieira Matias relembrou os acontecimentos dramáticos ocorridos naquele mesmo ano em Angola, e contou como, ao saber da invasão, lhe vieram à memória as figuras do Comandante Cunha Aragão e do Tenente Oliveira e Carmo, este último uma referência para todos os cadetes que praticavam remo de competição.

A terminar, disse o Presidente que a Academia de Marinha se sentia “hoje particularmente realizada com esta sessão, por nela poder lembrar, com orgulho, Portugueses que souberam honrar a sua Pátria, cumprindo sem mácula o juramento que um dia tinham feito perante a nossa Bandeira. Aqueles que, na expressão do nosso académico Adriano Moreira, aqui proferida há dez anos, «apenas ajoelharam perante o altar da Pátria»”.

“A ocupação de Goa em 1961. Os antecedentes” foi o título da comunicação apresentada pelo Académico Honorário Eduardo Serra Brandão.

Começando por fazer a contextualização geopolítica no período compreendido entre o pós-guerra de 1939-45 e a invasão de

1961, o orador prosseguiu expondo as linhas orientadoras seguidas pela diplomacia Portuguesa ao longo daqueles anos, e que visavam conservar o Império Português quando a evolução mundial já seguia um curso adverso ao que se entendia ser o interesse nacional. Referiu a ocupação, em 1954, dos nossos enclaves de Dadrá e Nagar-Aveli,



Mesa da Presidência.

seguida do abandono pela França, em 1957, dos seus quatro enclaves de Pondichéri, enfraquecendo assim a posição portuguesa e renunciando o que de pior estaria para acontecer. Chegado ao ano de 1961, o orador falou da forma como o Governo Português se preparou para enfrentar a iminente invasão, retirando de Goa as famílias dos



Assistência à Sessão Solene.

militares, cujo contingente havia sido, apenas poucos meses antes, reduzido em mais de metade dos seus efectivos, por terem sido transferidos para África e para Timor.

Quase a terminar, o Comandante Serra Brandão leu o último parágrafo da carta

memorável de Salazar ao Governador do Estado da Índia, General Vassalo e Silva: “É horrível pensar que isso pode significar o sacrifício total, mas recomendo e espero esse sacrifício como única forma de nos mantermos à altura das nossas tradições e prestarmos o maior serviço ao futuro da Nação. Não prevejo possibilidade de tréguas nem prisioneiros portugueses, como não haverá navios rendidos, pois sinto que apenas pode haver soldados e marinheiros vitoriosos ou mortos”.

A segunda conferência foi feita pelo VALM José Manuel Correia Mendes Rebelo, com o título “Os últimos dias do NRP Afonso de Albuquerque e o combate de 18 de Dezembro de 1961”. À época Primeiro-tenente e Chefe do Serviço de Electrotecnia do NRP Afonso de Albuquerque, o orador falou acerca dos territórios do Estado Português da Índia, dos acontecimentos relevantes no período de 18 de Março de 1960 a 17 de Dezembro de 1961, e prosseguiu com a narrativa dos factos ocorridos no combate naval de 18 de Dezembro, no internamento subsequente e no posterior repatriamento.

Em notas finais, o Almirante Mendes Rebelo falou de dois acontecimentos “que não poderão ser esquecidos dada a grave ofensa que constituíram para os portugueses ex-prisioneiros”. O primeiro foi a forma como foram recebidos ao desembarcarem na Doca de Alcântara, ao longo de cujo cais se encontravam alinhados militares com as armas empunhadas e apontadas para o navio. Algum lenitivo para esta mágoa teria contudo a guarnição do Afonso de Albuquerque: com efeito, transportados de Alcântara para a Doca da Marinha, foram ali recebidos pelo Ministro da Marinha, Almirante Quintanilha e Men-

donça Dias e pelos Almirantes no activo. O segundo prende-se com o parecer emitido por um ministro da Defesa Nacional de um governo do Eng. Guterres em que, volvidos quase 40 anos, lhes foi recusado o reconhecimento do “estatuto de prisioneiros ou cap-

Fotos CABEZ Carmo



Comandante Serra Brandão.



VALM Mendes Rebelo.



CMG Vitoriano Cabrita.

turados em combate”, sonogando-lhes assim o direito de reparação que a Lei 34/98, aprovada por unanimidade na Assembleia da República, lhes concederia.

Na terceira parte da sessão, o CMG EMQ José Vitoriano Cabrita, que em 1961 era Segundo-tenente e desempenhava as funções de Adjunto do Chefe do Serviço de Máquinas do *Afonso de Albuquerque* e de Chefe do Serviço de Limitação de Avarias, entrevistou três elementos da guarnição do *NRP Vega*, actualmente Sargentos na situação de reformados, que participaram no combate travado entre o seu navio e aviões da Força Aérea da União Indiana, e que, tendo sobrevivido ao ataque, conseguiram chegar a terra após largas horas a nadar contra o vento e as correntes.

Foram entrevistados: Armando Cardoso da Silva, Marinheiro Fogueiro Motorista, que contou, entre outras peripécias, como deu o alarme inicial na Baía de Nagoá e sobreviveu ao afundamento após nadar sete horas rebocando uma balsa na qual se encontravam três dos seus camaradas; o Marinheiro Electricista Francisco Mendes de Freitas,

que relatou a sua visão dos acontecimentos desde que o navio fundeou junto à Fortaleza de Diu, e como passou sete horas na balsa rebocada pelo Marinheiro Armando Silva, dando-lhe instruções sobre a direcção a seguir para terra; e o municionador da peça antiaérea Oerlikon, o Grumete Artilheiro Ve-

No final destas entrevistas feitas pelo Engenheiro Vitoriano Cabrita, que referiu as condecorações que foram atribuídas aos presentes, aos feridos e aos falecidos em combate, a assistência levantou-se e aplaudiu longa e sentidamente.

Antes de encerrar a sessão, o Presidente da Academia de Marinha disse que “o que acabamos de ouvir e ver faz bem à nossa alma que queremos grande e autêntica de Portugueses. Esperemos que os ecos da emoção aqui vivida ultrapassem os limites destas paredes.

Fotos CAB/FZ Carmo



Os antigos Mar. Electricista Mendes de Freitas, Grumete Artilheiro Venâncio Ramos e Marinheiro Fog. Motorista Cardoso da Silva.

nâncio Ramos, que falou da forma como começou e se desenrolou o combate aeronaval, ao longo de cerca de 40 dramáticos minutos, e como conseguiu chegar a terra firme, ferido numa perna.

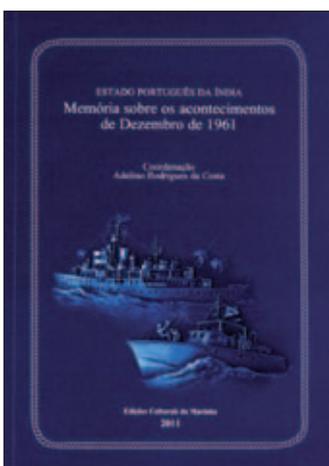
Para quê mais palavras, além das de renovados agradecimentos a todos os intervenientes nesta sessão e também das de um convite final. O convite para, em memória dos mortos dos *NRP Vega* e *Afonso de Albuquerque*, entoarmos com convicção os HERÓIS DO MAR.”

A sessão terminou com o Hino Nacional tocado por uma delegação da Banda da Armada e cantado por uma emocionada assistência.

Colaboração da ACADEMIA DE MARINHA

LIVRO

Estado Português da Índia Memória sobre os acontecimentos de Dezembro de 1961



Em 15 de Dezembro foi lançado na Comissão Cultural da Marinha o livro “Memória sobre os acontecimentos de Dezembro de 1961”, da autoria do Comandante A. Rodrigues da Costa. A Sessão foi presidida pelo Director da Comissão Cultural da Marinha, VALM J. A. Vilas Boas Tavares, que na apresentação se referiu à ocasião, 50.º Aniversário sobre os acontecimentos na Índia e à oportunidade de juntar em livro os vários textos e comunicações entretanto aparecidos, designadamente na Marinha.

Na apresentação do livro, o autor fez um breve historial dos acontecimentos ocorridos há 50 anos, ainda na memória de muitos marinheiros que assistiram à sessão.

O NRP D. FRANCISCO DE ALMEIDA NA OPERAÇÃO OCEAN SHIELD

CONCLUSÃO

Iniciado o trânsito para Base Naval de Lisboa (BNL), começava assim a contagem decrescente quer em milhas quer em dias, para a guarnição regressar a casa após 3 meses de missão, dos quais 2 meses na área de operações.

Na madrugada de 1 de Novembro, foi efectuada a passagem do Estreito de Bab El Mandeb que liga o Oceano Índico ao Mar Vermelho, via Golfo de Áden. O nome deste estreito traduzido para português significa "Portão de Lágrimas", pois esta designação deriva dos perigos que rondam a sua navegação ou, de acordo com uma lenda árabe, da quantidade de pessoas afogadas pelo sismo que teria separado a Ásia da África. Devido ao facto da largura do estreito ser de apenas de 25Km, foi reforçada a vigilância do exterior do navio durante as horas de passagem através do mesmo, não tendo havido nenhum evento a reportar.

Os 4 dias seguintes foram passados em travessia no Mar Vermelho, que divide os continentes Africano e Asiático e cujo comprimento se aproxima das 1.000 milhas, cerca de 1.900 km, chegando atingir os 300 Km de largura em alguns locais.

Este trajecto foi aproveitado para a realização de diversos exercícios internos, no sentido de manter as perícias da guarnição, com particular incidência na áreas das operações de voo, limitação de avarias, mecânica, marinharia e socorrismo.

Na noite de 04 de Setembro, o NRP D. Francisco de Almeida chegou à baía de Port Suez onde avistou a cidade com o mesmo nome, que actualmente tem cerca de meio milhão de habitantes e cujo desenvolvimento foi exponencial desde a conclusão do canal em 1869. O navio permaneceu nesta área aguardando instruções para, na madrugada do dia seguinte, dar entrada no canal do Suez.

Este canal foi aberto à navegação marítima em 1869, após 10 anos de construção e permitiu, pela primeira vez, a ligação por mar entre o Mediterrâneo e o Mar Vermelho. Com cerca de 160 km de comprimento, este canal tem uma largura média de 365 metros, sendo atravessado por aproximadamente 15.000 navios por ano e representando uma percentagem significativa do transporte mundial de mercadorias.

Aos primeiros alvares, deu-se início à passagem do canal após receber a bordo o primeiro de 3 pilotos que se foram rendendo ao longo da sua travessia. O NRP D. Francisco de Almeida, sendo o único navio de guerra deste comboio ascendente, foi o navio testa e, inter-

amente, foi assumido um elevado estado de vigilância face às particularidades geográficas do Canal do Suez e do clima social actualmente existente no Egipto.

Efectuando-se desta vez maioritariamente a travessia à luz do dia, pôde-se observar mais uma vez a diversidade das paisagens das margens deste canal ao longo dos seus 160 km de extensão.

Ao final da tarde, avistando a cidade de Port Said a bombordo, que foi fundada quando da construção do canal, o navio desembocou no

La Valetta é a capital e situa-se na costa leste da ilha de Malta, que tem esse nome em homenagem a Jean Parisot de Valette, Grande Mestre da Ordem dos Cavaleiros de St. John, que conforme conta a história, dirigiu brilhantemente a reconstrução da cidade após expulsar os turcos no grande cerco de 1655. Nesta cidade, com construções de vários estilos onde predomina o barroco, destacam-se as suas fortificações imponentes e com enormes muros de pedra, resultado de uma história plena de feitos, batalhas e heróis. Esta capital foi inclusivamente declarada património da humanidade pela UNESCO.

No dia da chegada, a convite do Embaixador de Portugal em Malta, Dr. António Ramalho Ortigão, o Comandante e uma delegação de oficiais do navio, participaram num jantar na sua residência oficial. Neste jantar, contando também com a presença da Embaixatriz e com outros convidados portugueses, houve oportunidade de partilhar várias experiências interessantes quer dos acontecimentos da missão quer do quotidiano da vida em Malta.

Em 9 de Novembro realizou-se a bordo, na camarinha do Comandante, um almoço oficial a Sua Excelência o Embaixador e seus convidados após o qual se realizou uma visita ao navio com a comitiva, passando pelos Centros de Comando e Controlo do navio, nomeadamente a Ponte, Centro de Operações e Central da Plataforma, terminando no hangar onde se encontrava o helicóptero orgânico embarcado. No final, após a troca de ofertas institucionais, o Sr. Embaixador manifestou a sua satisfação pela visita, tendo assinado o livro de honra do navio.

A estadia neste porto permitiu efectuar reabastecimentos de combustível e alimentação através dos agentes contratados pela NAMS, tal como algumas pequenas manutenções de porto necessárias.

Neste porto, a guarnição teve oportunidade de passear pela ilha de Malta, onde pôde observar as marcas de várias civilizações de 7.000 anos de história, estabelecendo uma ponte cultural entre o Norte de África e a Europa, que se destacam os templos megalíticos, o centro histórico da capital e as muitas igrejas, catedrais e castelos ao longo da ilha.

Em termos gerais, este porto reúne todas as condições necessárias para efectuar uma escala logística e proporcionar algum descanso, em absoluta segurança, às guarnições dos navios em trânsito ou em missão no Mediterrâneo. A existência ainda de uma representação diplomática ao nível de embaixada em La Valetta, permite um apoio directo e próximo



nosso bem conhecido mar Mediterrâneo, com a guarnição a sentir o regresso a casa cada vez mais perto.

Abandonando as águas territoriais do Egipto, o navio aprofundou a oeste em direcção à ilha de Malta onde atracou no porto de La Valetta na manhã de 8 de Novembro para efectuar a última escala logística antes do regresso à Base Naval de Lisboa.

Malta é um país estrategicamente bem colocado, situado centralmente no Mar Mediterrâneo, a 93 km a sul de Sicília (Itália), a 288 km a nordeste da Tunísia (África), a cerca de



Navio atracado em La Valetta, Malta.

1800 km a Este de Gibraltar e a cerca de 1500 km a Oeste do Canal do Suez. Consistindo num arquipélago, cujas ilhas maiores e únicas habitadas são Malta, Gozo e Comino, abrangem uma área terrestre de 316 km² e é um dos menores países da Europa com cerca de 400 mil habitantes, tendo como línguas oficiais o Maltês e o Inglês.

em todos os aspectos de preparação e execução da visita.

No dia da largada, em 10 de Novembro, houve ainda a oportunidade de se realizar a fotografia histórica da guarnição do *NRP D. Francisco de Almeida*, que participou nesta importante e exigente missão.

Assim nesta tarde deu-se início ao último trânsito de cerca de 5 dias com destino à Base Naval de Lisboa. E foi neste último trânsito após a passagem no estreito de Gibraltar, que se começou a sentir o familiar mar da nossa costa, cujas condições já não são tão favoráveis nesta altura do ano.

No dia 15 de Novembro, dia da chegada, o navio teve a honra de receber a bordo o Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, que embarcou na baía de Cascais, acompanhado pelo Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, General Luís Evangelista Esteves de Araújo, e pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante José Saldanha Lopes, que navegaram no *NRP D. Francisco de Almeida* até à BNL.

Após os cumprimentos iniciais na Camarinha do Comandante, o Ministro da Defesa Nacional dirigiu-se à guarnição que se encontrava formada no convés de voo. Tendo destacado que esta missão foi mais uma de êxito para as nossas Forças Armadas que saem prestigiadas nesta intervenção fora de Portugal, referiu ainda que em todas as convenções e reuniões no exterior em que tem estado presente como Ministro da Defesa, recebe testemunhos deste reconhecimento internacional pela qualidade, pela competência e pelo espírito de missão das Forças Armadas Portuguesas. No final desta breve alocução, o Ministro fez questão de cumprimentar individualmente todos os militares da guarnição que, com muito orgulho, receberam esta importante visita a bordo antes da chegada.

De seguida, foi apresentado um briefing da missão, no hangar, no qual foi efectuado um resumo do empenhamento operacional do navio durante a sua atribuição à Força Naval da NATO na Operação *Ocean Shield*.

A comitiva dirigiu-se novamente para o convés de voo e deu-se início a uma visita ao navio, começando pela apresentação do dispositivo estático das equipas de segurança do pelotão de abordagem do Corpo de Fuzileiros, passando pelo Centro de Operações e Ponte.

Antes de desembarcar com a sua comitiva na Base Naval de Lisboa, o Ministro assinou o livro de honra do navio na camarinha do Comandante, tendo transposto as palavras de apreço proferidas.

Entrando o canal do Alfeite, navegando na bacia de manobra e aproximando-se do cais de

honra, onde o navio iria atracar, pudemos deslumbrar a Banda da Armada que ao som de "A Marcha dos Marinheiros", deu as boas vindas de regresso ao *NRP D. Francisco de Almeida* e, em pano de fundo, as centenas de familiares e amigos que ansiosos e orgulhosamente esperavam a chegada dos militares pertencentes a esta guarnição.

Em termos de balanço final, há que referir que a participação do "D. Francisco de Almeida" nesta missão teve a duração de 93 dias, dos quais 60 foram em patrulha na área de

- Abordagens a diversas embarcações suspeitas no sentido de identificar possíveis indícios ligados à pirataria;

- Missões de reconhecimento e de recolha de informações ao longo da costa da Somália, nomeadamente através do helicóptero embarcado;

- Apoio alimentar e médico à tripulação do navio mercante *Dover*, após cerca de 7 meses de sequestro por parte de piratas somalis;

No capítulo das missões de patrulha, vigilância, reconhecimento e recolha de informações há a destacar o seguinte:

- 38 dias de acções de patrulha e vigilância no Golfo de Aden, Mar Árábico e Mar Vermelho;

- 17 dias de acções de recolha de informações nos campos e fundeadouros na costa Norte e Leste da Somália;

- 78 horas de voo do helicóptero orgânico, envolvido nas diversas acções de patrulha, vigilância e de abordagem a navios suspeitos, bem como de reconhecimento, recolha de informações e de apoio humanitário ao *MV Dover*;

Desta forma, podemos considerar que o saldo desta missão foi particularmente positivo, pois durante o período em que o *NRP D. Francisco de Almeida* esteve integrado na Força Naval da NATO, não ocorreu nenhuma acção de pirataria com sucesso, devido ao esforço conjunto de todas as forças internacionais na área de operações.

Reflexo disso, foi a mensagem recebida do Comandante da Força-Tarefa da NATO, Contra-Almirante Gualtiero Mattesi:

NRP D. Francisco de Almeida rapidamente se integrou nas operações contra pirataria tendo sido um meio extremamente valioso durante toda a sua atribuição à Operação *Ocean Shield*. Apresentou-se bem preparado para operações de contra pirataria, com uma guarnição eficazmente liderada e treinada pelo Comandante Figueiredo, tendo sido muito proficiente nos procedimentos operacionais da NATO."

Para terminar uma menção de apreço a todos os que participaram

e apoiaram este navio, aos 185 militares da guarnição, incluindo as duas equipas do pelotão de abordagem do Corpo de Fuzileiros, e o destacamento do Helicóptero *Lynx* (Fenix) que, em conjunto e com um espírito de entajuda e camaradagem constante, permitiram que a mesma fosse realizada com sucesso, cumprindo o *NRP D. Francisco de Almeida*, todas as exigentes tarefas de que foi incumbido nesta importante missão.



Embaixador de Portugal em Malta a assinar o livro de honra do navio.



Apresentação ao MDN do dispositivo das equipas de segurança de bordo.



O MDN cumprimentando individualmente os militares da guarnição.

operações, com uma taxa de navegação total de cerca de 90%.

Tendo a integração da "D. Francisco de Almeida" coincidindo com o final do período da monção de Sudoeste e início do período de transição, que se caracteriza por condições meteorológicas favoráveis à prática de actos de pirataria com recurso a pequenas e rápidas embarcações, destacam-se as seguintes actividades:

- Vigilância e patrulha no Corredor de Trânsito Internacional Recomendado (IRTC) no Golfo de Aden, na bacia da Somália, estreito Bab El Mandeb e Mar Vermelho;

Colaboração do Comando do *NRP D. FRANCISCO DE ALMEIDA*

Abertura Solene do Ano Letivo

Realizou-se no dia 28 de Outubro de 2011, a Sessão Solene de Abertura do Ano Letivo na Escola Naval, cerimónia presidida pelo Secretário de Estado Adjunto e da Defesa Nacional e contou com a presença, para além do Almirante CEMA, do Secretário de Estado do Mar.

Esta cerimónia marcou oficialmente o início de mais um ano de estudo intenso para os futuros Oficiais da Marinha, que progressivamente se aproximam da tão almejada carreira.

“Embora o Ensino Superior na Marinha não se esgote na Escola Naval, é esta a instituição que, ao longo dos tempos, o tem predominantemente corporizado. Sendo simultaneamente uma unidade de Marinha e uma componente do Sistema de Ensino Superior Público Universitário, a Escola Naval tem sabido encontrar o seu rumo por entre sensibilidades e visões por vezes dissonantes, e nem sempre facilmente conciliáveis. Embora isso possa não transparecer na relativamente simples redação de missão que consta da sua documentação estruturante, a Escola Naval tem uma missão particularmente exigente, sob vários pontos de vista, tanto no que respeita à vertente “Ensino”, como no que respeita à vertente “Investigação, Desenvolvimento e Inovação”. Acresce ainda o facto de, enquanto componente de um subsistema não dominante (o Ensino Superior Militar), a Escola Naval possuir simultaneamente um grande grau de exposição às condições e decisões exógenas, e um baixo grau de controlo sobre elas.

Importa, pois, visitar periodicamente o ambiente e as tendências, avaliar soluções e resultados, identificar riscos e oportunidades, corrigir rumos e rotas. Este será apenas mais um desses exercícios”. (A lição de sapiência, proferida pelo CMG EM Mónica de Oliveira, subordinada ao tema “O ensino superior na Marinha”).



Colaboração da ESCOLA NAVAL

Dia da Escola de Tecnologias Navais e Entrega de Comando

No passado dia 23 de Setembro, presididas pelo CEMA, ALM Saldanha Lopes, realizaram-se as cerimónias de Comemoração do Dia da Unidade e de Entrega de Comando da Escola de Tecnologias Navais.

As Forças em Parada, constituídas por elementos da guarnição e alunos que frequentam os mais diversos cursos de formação, compunham um Batalhão a seis Companhias comandado pelo Comandante do Corpo de Alunos da ETNA, CTEN Pestana Malhado.

Nas cerimónias procedeu-se à imposição de várias condecorações e à entrega de alguns Prémios Escolares a alunos distinguidos pelo seu desempenho nos respetivos cursos.

O Comandante cessante, CMG Antunes Rodrigues, no seu discurso aludiu à importância estratégica que representa a formação militar e técnica dos sargentos e praças para a Marinha, e agradeceu a todos aqueles que contribuíram, de alguma forma para o cumprimento da Missão. O Comandante Antunes Rodrigues foi agraciado pelo CEMA com uma Medalha Militar de Serviços Distintos – Prata.

O novo Comandante da ETNA, CMG Henriques Gomes, na sua alocução, agradeceu a confiança em si depositada e salientou como prioridade para a sua acção de comando “afirmar a Escola de Tecnologias Navais como uma Escola de excelência e elemento indispensável para a Marinha e para o País”, relevando para tal a necessidade da existência de adequadas condições materiais, motivação e o permanente esforço e dedicação dos militares, formadores e demais pessoal que presta serviço naquela Escola. Dirigindo-se à guarnição, o Comandante Henriques Gomes lembrou também que “os tempos que se avizinham, vão certamente exigir de todos acrescida motivação e determinação, para assegurar que a Missão da



Escola seja diariamente cumprida”, para os quais podiam contar com todo o seu empenho.

O VALM SSP, tomando a palavra, exortou a importância da Escola de Tecnologias Navais para a Marinha e para o País, elogiou o trabalho desenvolvido pelo Comandante cessante e exortou o novo Comandante para mais este desafio na sua carreira, de forma a dar continuidade a um conjunto de desígnios no âmbito da missão da Escola.

A cerimónia militar foi encerrada com o desfile das forças em parada em cumprimentos ao Almirante CEMA.

O CMG M António Manuel Henriques Gomes nasceu em 15OUT62, e ingressou na Escola Naval OUT80, tendo concluído o curso de Marinha - Ramo de Electrónica no ano de 1985.

A bordo de unidades navais, prestou serviço no NRP Comandante Roberto Ivens, como Chefe do Serviço de Navegação; no NRP João Coutinho, como Chefe do Serviço de Comunicações; nos NRP's Rovuma e Zambeze como Imediato; no NRP Corte-Real como Chefe do Serviço de Manutenção de Armas e posteriormente Chefe de Departamento de Armas e Electrónica e no NRP Afonso Cerqueira como Comandante.

Em unidades em terra desempenhou funções no G2EA - Escola de Artilharia Naval, como Chefe de Gabinete de Formação Técnica de Sistemas e posteriormente Subdirector; na Direcção de Navios, como Chefe da Secção de Armas e Mísseis da Divisão de Sistemas de Armas; no Estado-Maior da Armada - Divisão de Pessoal e Organização desempenhou funções, nas secções de Obtenção de Recursos e de Carreiras de Pessoal Militar, tendo posteriormente assumido a Chefia da Divisão. Foi ainda, Adido de Defesa em Madrid.

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

Colaboração da ETNA

O Vice-Rei D. Luís de Ataíde

Na Marinha de D. Sebastião (11) e (12) dava conta de uma crise no Estado da Índia, decorrente de um conjunto de factores internos e externos, a que não foi estranha a queda do reino hindu de Vijaynagar, em 1565. Aparentemente, Portugal deu pouca importância a este acontecimento, negligenciando como ele seria determinante para o crescimento do poder do Islão na Península Hindustânica, e como isso fragilizaria a posição nacional no Oceano Índico. Eram assim os tempos: no “gosto da coíça e na rudeza de uma austera apagada e vil tristeza” – como disse Camões – sangrava-se uma galinha dos ovos de ouro, sem ver que a matavam impiedosamente. Em Lisboa crescia o sentimento de que a fidalguia se perdia em tratos de comércio, sobrando-lhe em ambição o que lhe escasseava em virtude e abnegação. Aparentemente recuperara terreno a ideia de que melhor é combater os mouros no Norte de África do que enviar gente para a Índia, e, de facto, sentiu-se um redireccionamento do esforço militar nesse sentido, muito marcado pela ansiedade de D. Sebastião para a guerra. Contudo, é preciso dizer que esta inflexão tem em vista o Atlântico, como novo espaço de interesse nacional, e nunca descurou completamente o Oriente. A produção de açúcar assumiu uma proporção que superou os valores do comércio da pimenta e, ao açúcar, ligou-se o tráfico de escravos africanos, nascendo uma rede de vias marítimas anteriormente inexistentes. Emerge uma teia atlântica de rotas comerciais, com especial relevo para as que ligavam a costa africana ao Brasil, mas com ligações à Europa e complementadas por pontos de acrescido valor estratégico nas ilhas e no Norte de África.

As motivações dos seres humanos são de naturezas diversas, como todos sabemos, e o historiador tem de compreender as múltiplas vertentes de cada época, relacionando-as entre si. A obsessão africana de D. Sebastião tem razões religiosas e morais, mas é alimentada por gente que quer deixar de investir na Índia, apercebendo-se que o açúcar pode suceder à pimenta, abrindo-se novas vias de investimento. Mas não é legítimo dizer que o rei (ou o seu conselho) abandonou, de todo, o Oriente. Tanto mais que, na sequência da queda do Vijaynagar, se organizava uma ampla coligação contra os portugueses, e combatê-la era um dever cristão muito ao gosto da moral emergente. Saliento duas medidas importantes, tomadas no sentido de alterar a situação vivida no Oceano Índico: a decisão de organizar uma expedição ao Monomotapa, de

onde vinha o ouro de Sofala; e a nomeação de D. Luís de Ataíde como vice-rei da Índia, com o objectivo de dar uma nova imagem à vivência no Oriente e um fôlego suplementar à presença militar portuguesa.

D. Luís nasceu em 1518 enquanto filho segundo de D. Afonso de Ataíde, herdado o título de conde de Atouguia, aquando da morte de seu irmão num combate com os mouros em Santa Cruz do Cabo de Gué. Foi



D. Luís de Ataíde
Pedro Barreto de Resende – Livro do Estado da Índia.

pela primeira vez à Índia com a armada do vice-rei D. Garcia de Noronha, no ano de 1538. Como tive ocasião de referir nas Marinha de D. João III (31) e (32), D. Garcia faleceu prematuramente no seu posto, sucedendo-lhe Estêvão da Gama, que levou a cabo um conjunto de acções militares tendentes a consolidar a posição portuguesa no Índico. A mais importante delas foi a expedição ao Mar Vermelho, onde atacaram várias posições turcas, chegando à vista de Suez, onde não conseguiram entrar devido às fortes estruturas defensivas. D. Luís foi armado cavaleiro pelo governador, durante essa campanha naval (Abril de 1541), numa pequena capela na Península de Sinai, onde uns monges gregos se consagravam ao culto de Santa Catarina. Regressou a Lisboa na armada de 1542, com um prestígio que lhe valeu a nomeação para embaixador junto de Carlos V, tendo ocasião de o acompanhar nos

combates que travou, em 1546 e 1547, contra os luteranos da liga de Schmalkalden.

Em 1568 foi nomeado vice-rei da Índia por D. Sebastião, embarcando numa armada de cinco naus que chegou a Goa em Outubro desse ano. Ia ocupar o lugar que fora de D. Antão de Noronha, em quem se tinham depositado grandes esperanças, mas que não lograra operar a reviravolta necessária, no momento em que os sultanatos de Bijapur (do Hidalção), Golconda, Ahmednagar se aliavam contra os portugueses, juntando-se-lhe o Samorim de Calecut e outros tradicionais inimigos em Ceilão, na costa de Canará e no Achém. Portugal defrontou a mais alargada coligação muçulmana e viveu o pior cenário de contestação, até à chegada dos holandeses ao Oriente.

Como digo, os portugueses da Índia tinham visto com alguma indiferença a derrota do Vijaynagar, mas a imensa coligação islâmica que lhe sucedeu assustou-os seriamente e foi vista com grande apreensão em Lisboa. Para além de um interesse económico ameaçado, combater os mouros enquadrava-se dentro do espírito de uma nova moral de cruzada, de que o rei era o paladino mais fervoroso.

D. Luís entrou em Goa depois de dar instruções específicas de que deveria ser alterado o cerimonial de recepção ao novo vice-rei. Em vez dos jogos e festas na rua, com grandes folguedos das gentes, determinou que fosse recebido por gente de guerra, a cavalo e a pé, devidamente formada em alas a partir do cais, exibindo as suas armas e vestes de combate, como uma guarda de honra dos dias de hoje. Ele próprio desembarcou da mesma forma, argumentando que “fora mandado por um rei que apenas lhe pareciam bem as coisas de guerra e não as diversões”. Na realidade sabia como todos os inimigos mandavam os seus espões a Goa, à chegada dos navios, procurando colher informações úteis sobre as condições futuras da governação portuguesa. Por isso mandou anunciar que apenas trazia dinheiro e armas – muitas armas – e que, daí em diante, não se tratariam de outros assuntos que não da guerra.

De facto, as primeiras medidas administrativas foram no sentido de organização da armada e das forças militares. A Índia iria assistir a uma nova forma de governo, que correspondia ao espírito guerreiro emergente em Lisboa, mas disso daremos conhecimento noutra Revista.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

MARINHEIROS E FUZILEIROS
NO NORTE DE ANGOLA

1961

OS ÚLTIMOS
COMBATES NAVALS NA ÍNDIA

1961

Em 15 de Março de 1961, elementos da União dos Povos Africanos (UPA) desencadearam uma série de ataques no norte de Angola contra fazendas e povoações, dando início ao conflito armado em larga escala naquele território.

À Marinha foi atribuída a missão de prestar auxílio imediato a populações que haviam ficado cercadas, nomeadamente no Ambriz e Ambrizete, para o que os navios e as suas guarnições foram determinantes, ao mesmo tempo que se revelava necessário manter a soberania e a ordem na fronteira norte, ao longo do rio Zaire.

A criação e envio para Angola do Destacamento de Fuzileiros Especiais N.º 1 (DFE1) no final de 1961 constituiu o início da actividade operacional daquela recém-criada força de elite, determinante para o apoio às operações de manutenção da ordem e auxílio às populações.



MARINHEIROS E FUZILEIROS NO NORTE DE ANGOLA



NO INÍCIO DO FIM DO IMPÉRIO

EXPOSIÇÃO TEMPORÁRIA

1961

A partir de 1960 agudizou-se o conflito político com a União Indiana, a qual, desde a sua independência em 1947, reclamava a anexação do Estado Português da Índia, designação oficial para os territórios de Goa, Damão e Diu.

A 18 de Dezembro de 1961 deu-se a invasão daqueles territórios por parte de forças da União Indiana, durante a qual se desenrolaram os combates da lancha de fiscalização "Vega" e do aviso "Afonso de Albuquerque", em Diu e em Mormugão, respectivamente.

A acção dos navios e suas guarnições ficaram para sempre ligados àqueles que foram os últimos combates navais da Marinha Portuguesa no Oriente.

1961 - No Início do Fim do Império

Temas da Exposição

1961 - Marinheiros e Fuzileiros no Norte de Angola

- Os Antecedentes
- O Início da Guerra
- Os Fuzileiros e os Novos Meios Navais
- A Chegada do DFE1 a Angola

1961 - Os Últimos Combates Navais na Índia

- A Invasão da Índia Portuguesa
- O Combate da Lancha "Vega"
- O Combate do "Afonso de Albuquerque"

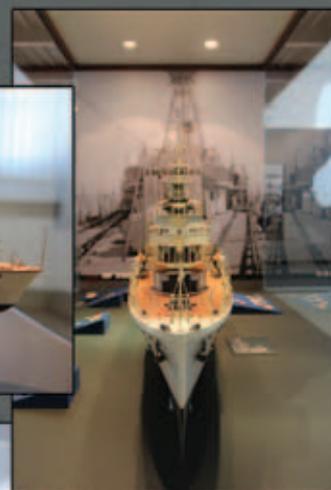
Ficha Técnica

Local - Museu de Marinha (1º Piso)

Exibição - 12DEZ2011 a 12FEV2012

Realização - Comissão Cultural da Marinha

Concepção - Museu de Marinha



Primeiro Ciclo de Conferências do Património

No cumprimento do Plano de Acção Cultural definido para 2011 a Comissão Cultural de Marinha promoveu no passado dia 23 de Novembro o Primeiro Ciclo de Conferências do Património. Este Primeiro Ciclo, subordinado ao tema «Instrumentos Científicos nas Coleções Museológicas» enquadra-se no âmbito da divulgação do património cultural marítimo e da sua preservação. Face ao tema escolhido, estreitamente relacionado com património museológico, coube ao Museu de Marinha a responsabilidade de organizar e acolher este primeiro evento.

Tratando-se de uma iniciativa que pretende fomentar a troca de experiências entre especialistas no tema escolhido, foram convidadas sete individualidades ligadas a universidades e outras instituições detentoras de instrumentos científicos. O número de assistentes cifrou-se na ordem dos quarenta, entre civis e militares. No final das conferências foi proporcionada uma visita guiada às colecções de instrumentos científicos do Museu de Marinha.

Para que se entenda melhor o contexto em que este Ciclo de Conferências decorreu, apresenta-se seguidamente um breve resumo de cada uma das intervenções, acompanhado de uma sintética apresentação do orador. Será seguida neste texto a ordem de apresentação das comunicações.

A Cerimónia de Abertura iniciou-se com uma intervenção do Vice-almirante Vilas Boas Tavares, que apresentou, em traços gerais, o contexto e objectivo destes ciclos de conferências. Seguiu-se a Conferência de Abertura, intitulada: «**Património da Ciência e da Técnica: Relevância, significado e principais desafios**». Foi proferida pela Doutora Marta Lourenço, investigadora do Museu de Ciência da Universidade de Lisboa e membro do Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia. Concluiu em 2005 o seu doutoramento em Epistemologia e História da Ciência no *Conservatoire National des Arts et Métiers*, Paris. Como especialista de renome internacional desempenha cargos directivos e funções de consultoria em diversas instituições nacionais e internacionais.

Na sua comunicação apresentou os desenvolvimentos mais recentes ao nível de legislação e enquadramento institucional, no que ao património diz respeito. Apresentou exemplos de algumas iniciativas

e projectos. Discutiu ainda o papel do património científico e técnico nas sociedades actuais, com particular destaque para a relevância para a história e o papel dos museus.

Após um breve intervalo, seguiu-se o primeiro bloco de duas conferências. O primeiro orador foi o Dr. Luís Tirapicos. Mestre em História e Filosofia das Ciências pela Universidade de Lisboa, é actualmente bolseiro de investigação científica (FCT) no Museu Nacional de História Natural e da Ciência, sendo também membro do Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia. Tem dedicado es-

ta Teoria do Controlo. Presentemente é Professora Auxiliar no Departamento de Matemática da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra e Vice-Directora do Museu da Ciência da Universidade de Coimbra.

Na palestra que proferiu começou por explicar a génese do Museu da Ciência da Universidade de Coimbra, que incorpora um espólio imenso, composto por objectos das colecções de física, astronomia, química, história natural e de ciências médicas. Referiu ainda que o Museu da Ciência iniciou há alguns anos a digitalização das suas colecções, tornando-as acessíveis ao público através do Museu Digital, permitindo uma mais eficaz gestão da informação sobre elas. Finalmente centrou a sua atenção nas colecções de Astronomia e Cartografia da Universidade de Coimbra, revelando o acervo que já se encontra disponível online para consulta tanto de especialistas como do público em geral.

A primeira sessão após o almoço foi composta por duas palestras dedi-

cadas a Gago Coutinho. Na Sala Seixas, onde decorreram os trabalhos, estavam expostos alguns objectos relacionados com a vida desta grande personagem da cultura científica portuguesa. Além de instrumentos e documentos do espólio do Museu de Marinha e do Instituto de Investigação Científica Tropical, estava também exposto o relatório da viagem aérea entre Lisboa e o Rio de Janeiro, em 1922. Este relatório foi recentemente considerado pela UNESCO como integrante da Memória do Mundo.

O primeiro palestrante a falar sobre Gago Coutinho foi o Dr. Rui Costa Pinto, Presidente da Secção de História da Sociedade de Geografia de Lisboa. Professor do ensino secundário, é Mestre em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Entregou recentemente a sua Dissertação de Doutoramento intitulada «Gago Coutinho (1869-1959), geógrafo e historiador. Uma biografia científica».

Do título da palestra: «**Instrumentos científicos de Gago Coutinho nas colecções museológicas da Sociedade de Geografia de Lisboa e do Museu do Ar**» depreende-se que o seu principal objectivo era dar a conhecer o espólio científico existente nas duas instituições mencionadas e que estava relacionado com Gago Coutinho. Importa realçar o facto de estas



pecial atenção à história dos instrumentos científicos em Portugal.

A sua comunicação intitulou-se «**Fabricantes e importadores de instrumentos matemáticos e náuticos em Portugal, séculos XVIII e XIX**». Ao longo da apresentação procurou dar alguns contributos para um melhor conhecimento da actividade de artífices e comerciantes, portugueses e estrangeiros, que exerceram a sua actividade em Portugal, durante os séculos indicados no título. A sua investigação centrou-se essencialmente nas peças, enquanto documentos materiais, que ainda hoje sobrevivem em museus nacionais e internacionais. Apesar de se tratar de um estudo preliminar o autor ressaltou a posição predominante dos instrumentos náuticos entre as produções nacionais – aparentemente evitando instrumentos de maior sofisticação técnica – e o papel de artífices estrangeiros, sintomático de uma falta de tradição em Portugal neste domínio.

Seguiu-se a comunicação: «**O Museu da Ciência da Universidade de Coimbra: uma colecção científica do Século das Luzes**» pela Professora Doutora Carlota Simões, do Museu da Ciência da Universidade de Coimbra e do Departamento de Matemática da Universidade de Coimbra. Carlota Simões é doutorada pela Universidade de Twente (Países Baixos) na área

duas importantes colecções serem desconhecidas do grande público, pelo que o autor pretendeu também divulgar a sua existência.

A Engenheira Paula Cristina Santos do Instituto de Investigação Científica Tropical falou-nos de «**Gago Coutinho e o seu acervo no Instituto de Investigação Científica Tropical**». A autora é Investigadora Auxiliar do Centro de Geo-informação para o Desenvolvimento (GeoDes) do IICT. Além de uma actividade ligada à engenharia geográfica, tem integrado diversos projectos interdisciplinares relacionados com a História da Comissão de Cartografia, Missões Geográficas e de delimitação de fronteiras, metodologias e instrumentos utilizados nos trabalhos de campo.

Tendo começado por apresentar uma breve biografia de Gago Coutinho, passou a centrar a sua atenção na actividade que ele desenvolveu como geógrafo. Durante cerca de vinte anos realizou trabalhos de campo em diversos territórios do Ultramar português, no âmbito da Comissão de Cartografia. Foi Presidente da Junta das Missões Geográficas e de Investigações do Ultramar que substituiu a referida comissão. O actual Instituto de Investigação Científica Tropical é o descendente das mencionadas instituições. Possui um importante espólio que espelha bem a importância de Coutinho como geógrafo.

A última sessão de trabalhos começou com a comunicação: «**Os instrumentos científicos na política de D. Rodrigo de Sousa Coutinho**», pelo Doutor Luís Miguel Carolino. Doutorado em História, na

área de História da Ciência, pela Universidade de Évora, em 2001, realizou pós-doutoramentos no Istituto e Museo di Storia della Scienza (Florença, Itália) e no Museu de Astronomia e Ciências Afins (Rio de Janeiro, Brasil). Actualmente é investigador auxiliar do Museu de Ciência da Universidade de Lisboa e membro do Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia.

O principal intento da sua comunicação foi analisar o papel dos instrumentos científicos na política de D. Rodrigo de Sousa



Coutinho. Como Ministro da Marinha, que Rodrigo Sousa Coutinho tinha um pensamento e uma «agenda» científica claramente definida. Nesta política, um lugar especial estava reservado aos instrumentos científicos. Não apenas, D. Rodrigo adquiriu instrumentos nos principais centros de produção instrumental europeus, como procurou criar uma tradição de produção de instrumentos científicos em Portugal e, depois, no Brasil.

O ciclo encerrou com a conferência do Comandante Estácio dos Reis, intitulada

«**O acaso na valorização do património**». O autor é sobejamente conhecido dos leitores da *Revista da Armada*, tendo redigido inúmeros artigos publicados nas suas páginas. No entanto, para os leitores menos assíduos vale a pena referir que se trata de um oficial de Marinha reformado que após uma carreira naval bastante activa se dedicou ao estudo da história da ciência tornando-se um dos maiores especialistas nacionais em instrumentos náuticos.

Ao longo da sua palestra deliciosa toda a audiência com várias histórias pessoais, nas quais considera que o acaso desempenhou um papel fundamental na descoberta de diversos objectos que vieram posteriormente a integrar o património do Museu de Marinha. Dos instrumentos científicos que ele descobriu graças à serendipidade destacou o único exemplar vivo do nóbio de Pedro Nunes, do qual o Museu possui uma réplica; os dois globos Blaeu e a colecção de astrolábios. Profundo conhecedor do Museu de Marinha, onde prestou serviço durante oito anos, o Comandante Estácio deu importantes contributos para a visita guiada com que se encerrou o evento.

Em jeito de conclusão pode-se afirmar que este Primeiro Ciclo de Conferências do Património se revelou um aposta ganha. A resposta pronta dos conferencistas convidados, a adesão do público ao evento e os animados debates que se seguiram às sessões mostram que o interesse suscitado foi elevado, pelo que vale certamente a pena continuar.



75 Anos da Escola Naval em Almada

A comemoração dos 75 Anos da Escola Naval em Almada decorreram num dia chuvoso, mas a mobilização dos almadenses não deixou dúvidas da forte ligação desta cidade à Marinha.

A cerimónia foi presidida por sua excelência o Almirante CEMA, tendo a Presidente da Câmara Municipal de Almada e o CALM Comandante da Escola Naval dirigi-

do as suas intervenções para os almadenses e os Cadetes que mais tarde iriam desfilar.

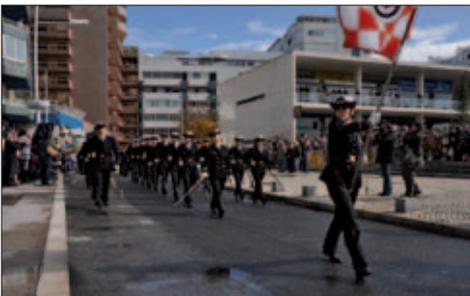
Estas “bodas de diamante” marcam assim uma história comum de muitos anos, ilustrada no Fórum Municipal Romeu Correia através de uma exposição, e celebrada com a medalha comemorativa e o lançamento de um carimbo e um postal comemorativo dos CTT.

Foi também no Fórum Romeu Correia que os vencedores do concurso de fotografias receberam os respetivos prémios.

Foi igualmente nesta cerimónia que a Presidente da Câmara Municipal de Almada dirigiu à Marinha o convite para, em 2012, comemorar o seu dia nesta cidade.



Colaboração da ESCOLA NAVAL



Fotos CAB FZ Curcio



XII Simpósio de História Marítima

Subordinado ao tema «A Formação da Marinha Portuguesa. Dos Primórdios ao Infante», decorreu nos dias 8 e 9 de Novembro o XII Simpósio de História Marítima.

A sessão de abertura foi presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante José Carlos Saldanha Lopes. Nas palavras que proferiu, e após agradecer e saudar a presença do Almirante CEMA, o Presidente da Academia de Marinha disse que, para além do aprofundamento da história da Marinha Portuguesa de uma época menos divulgada, era intento do Simpósio retirar “da história desse período lições úteis para a Marinha de hoje. (...) A análise histórica de políticas e estratégias marítimas constitui um verdadeiro laboratório e até mesmo o único simu-

lador de estratégia”, disse o Almirante Nuno Vieira Matias. De comum entre Marinhas tão afastadas no tempo, identificou “dois importantes factores que não mudaram (...): a geografia do território continental e as pessoas, os homens. E se ambos, nessa altura, foram determinantes para que Portugal usufruísse do mar como factor genético da sua grandeza, hoje, no século XXI, os factores de situação podem, se nós quisermos, conduzir também ao sucesso”. Citando Oliveira Marques, lembrou como a posição geográfica e as características culturais favoreceram “o encontro de processos novos” de diversa proveniência, permitindo ao Português daqueles “séculos passados, homem curioso das coisas do mar e de espírito aberto (...) aprender com outros o que era novidade, retirar as suas ilações, construir o seu próprio acervo de conhecimento e pô-lo em prática por esses mares fora”.

Relembrou ainda Oliveira Martins, na sua *História de Portugal*, chamando a atenção para a actualidade do texto citado: “Quando à Europa humilhada o castelhano impõe a lei com a espada e o mosquete, nós, amarrados ao banco dos remeiros, segurando o leme, ferrando as velas, alargamos mar em fora a nau” e, mais adiante, “Portugal é um anfiteatro levantado em frente do Atlântico, que é uma arena. A vastidão do circo desafia e provoca tentações

nos espectadores, arrastando-os afinal à laboriosa empresa das navegações...”.

Referindo o potencial da nossa plataforma continental, o Almirante Vieira Matias alertou para a necessidade de continuar a “desenvolver a Marinha de Portugal, já que, como dizia o sábio Padre Fernando de Oliveira, “é necessário haver armadas no mar que guardem as nossas costas e paragens e

a pretensão de forçosamente encontrar respostas, era importante aprofundar o estudo deste período para melhor compreender os antecedentes da época dos descobrimentos.

Na conferência de abertura, intitulada “Raízes medievais da estratégia subjacente à primeira expansão marítima portuguesa (século XIV)”, o presidente da Comissão Científica, Prof. Doutor Luís Adão da Fonseca,

começou por colocar o que considerou ser a grande questão – “porquê a geração do Infante D. Henrique?” Centrou a resposta possível nas circunstâncias que ditaram as decisões em três períodos bem determinados: - o reinado de D. Dinis, que considerou ser o obreiro da decisão sobre o futuro de Portugal, numa perspectiva de espaço, definindo em Alcáncices as fronteiras terrestres e alargando ao mar o que

se pode considerar uma fronteira estratégica de segurança – a meridional no Estreito de Gibraltar, a setentrional no Canal da Mancha; - o reinado de D. Fernando, em que a tomada de consciência da vertente do mar leva à celebração do Tratado de Westminster; - por fim, o reinado de D. João I, no período entre as primaveras de 1384 e 1386, em que se celebra o Tratado de Windsor, conclusão lógica de um processo diplomático cujo principal objectivo era garantir a viabilidade da independência nacional.

A terminar, o orador realçou a importância da convenção marítima anexa àquele tratado, garante da construção de uma centralidade desenhada de forma a consubstanciar na retaguarda a salvaguarda daquela independência.

Subordinadas a subtemas, e seguidas de debate, as comunicações apresentadas ao longo dos dois dias de trabalhos seguiram o programa do Simpósio.

Assim, o subtema “Navios e Arte de Navegar” constou da apresentação

das comunicações “A Marinha no reinado de D. Fernando” e “A Actividade Marítima Portuguesa nos séculos XII a XIV”, pelos Comandantes António Costa Canas e José Rodrigues Pereira, respectivamente.

No subtema “Marinha de Guerra” foram apresentadas as comunicações “O Atlântico. A última fronteira do Homem Medieval



O Presidente da Academia de Marinha no uso da palavra.

nos assegurem dos sobressaltos que podem vir pelo mar que são mais súbitos que os da terra”.

A terminar o seu discurso de abertura, o Presidente da Academia de Marinha exortou a assistência a aproveitar o Simpósio “para ajudar a apoiar Portugal e a Marinha do seu futuro, tirando partido das ilações que retardares do passado”.

Na introdução ao tema do Simpósio, o presidente da Classe de História Marítima, Prof. Doutor Francisco Contente Domingues, disse que o tema escolhido reflectia



Prof. Doutor Contente Domingues.



Prof. Doutor L. Adão da Fonseca.

a necessidade de um reajustamento face à temática dos anteriores simpósios, um dedicado à estratégia, outro ao mar no futuro de Portugal, e nove situados em acontecimentos dos séculos XV e XVI, justificado pela propensão legítima de se privilegiar o estudo da nossa época de ouro. A terminar disse que, embora não tenham os simpósios

– transições e rupturas”, pelo Prof. Doutor José Henriques Varandas, “O Espaço Marítimo Mediterrânico: a experiência dos Hospitalários – Séculos XII-XVI”, pela Prof. Doutora Paula Pinto Costa, “A Revolução Naval do século XII e o Nascimento da Marinha de Guerra Portuguesa”, pelo Dr. Hernâni Amaral Xavier, e “A Marinha de Guerra e a consolidação da independência portuguesa: D. Dinis e a contratação de Manuel Pessanha”, pelo Prof. Doutor Alexandre da Costa Luís.

O segundo dia de trabalhos foi iniciado com a infausta notícia, dada pelo Presidente da Academia, do falecimento do Almirante Max Justo Guedes, da Marinha do Brasil, Académico Emérito da Classe de História Marítima. O

Almirante Vieira Matias evocou em breves palavras a sua obra e convidou a assistência a guardar um minuto de silêncio.

No 3º e último subtema, “Portos e Redes Comerciais”, foram apresentadas as comunicações “Os portos, espaços de inovação na passagem dos tempos medievais aos tempos modernos”, pelo Prof. Doutor Amândio Morais Barros, “Portos e redes comerciais: algumas notas sobre a Ordem de Santiago na Idade Média”, pela Prof. Doutora Maria

Cristina Pimenta, “Mercadores e Marinheiros residentes em Portugal (séculos XIV e XV)”, pelo Prof. Doutor Joel Ferreira Mata, “Os Portos na Formação de Portugal”, pelo Eng. José Pereira Gonçalves, “Portos charneira e portos redistribuidores”, pelo Prof. Doutor Pedro Gomes Barbosa, e “Ar, sol, vento, água e mar: reflexões sobre o uso de

trabalhos apresentados. A terminar, e fazendo a ponte com a conferência de encerramento que se seguiria, declamou o poema “D. Dinis” da *Mensagem*, de Fernando Pessoa. Na conferência de encerramento, intitulada “Portugal – um reino plantador de naus”, a Prof. Doutora Maria Helena da Cruz Coelho começou também por declamar o poema pessoano, deambulando depois por documentos das chancelarias régias, cartas de foral e crónicas, construindo um discurso elegante e erudito, de síntese do período histórico abordado no Simpósio, em que perpassou pelos mais significativos momentos da dinastia afonsina.

A encerrar o Simpósio, o Presidente Vieira Matias agradeceu aos oradores, aos participantes, aos

membros das comissões organizadora e científica, bem como ao pessoal civil e militar que presta serviço na Academia de Marinha, congratulando-se pelo sucesso do evento e fazendo votos para que do esforço de todos possam resultar mais-valias que contribuam para o aprofundamento do estudo do mar nas vertentes da economia, da cultura e da segurança e defesa.



Colaboração da ACADEMIA DE MARINHA



Mesa da Presidência.

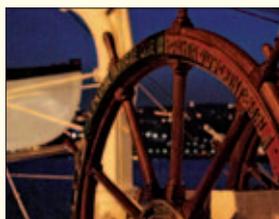
alguns bens no final da Idade Média”, pela Prof. Doutora Margarida Garcez Ventura.

Seguiu-se a apresentação do Relatório Final pelo Secretário da Classe de História Marítima, Dr. João Abel da Fonseca. Depois de relembrar as comunicações, obras premiadas e edições da Academia de Marinha sobre matérias afins ao tema do Simpósio, ocorridas desde o tempo do Centro de Estudos de Marinha, o orador fez, com fino recorte literário e vivacidade, um resumo dos

NRP “SAGRES”

JANTAR COMEMORATIVO DOS 50 ANOS DA SAGRES COM BANDEIRA PORTUGUESA

Por ocasião do 50.º aniversário do navio escola *Sagres* com bandeira nacional (que se assinala em Fevereiro de 2012), está em curso a organização de um jantar convívio, com que se pretende juntar os militares que neste último meio século prestaram serviço na barca. Está previsto que o jantar convívio se realize no próximo dia **24 de Fevereiro**, na Messe de Praças da Base Naval de Lisboa. Todos os interessados em participar deverão contactar qualquer um dos seguintes elementos da comissão organizadora:



SAR M Carmo Meireles: carmo.meireles@marinha.pt
 SAR HE Aldeias Martins: aldeias.martins@marinha.pt
 SAR A Roberto Gonzaga: roberto.gonzaga@marinha.pt
 SAR L Almeida Gonçalves: almeida.goncalves@marinha.pt
 SAR M Campos Costa: campos.costa@marinha.pt
 SAR M Barros Costa: barros.costa@marinha.pt
 SAR M Marques Moreira: marques.moreira@marinha.pt
 CAB M Afonso Lopes: afonso.lopes@marinha.pt
 CAB M Henriques Barreto: henriques.barreto@marinha.pt

Os contactos do navio são os seguintes: telemóvel: 917 228 222; e-m@il: nrpsagres.secretaria@marinha.pt.

CINQUENTENÁRIO DO CURSO “NUNO TRISTÃO”

No âmbito das Comemorações do Cinquentenário da entrada na Escola Naval do curso “Nuno Tristão” (NT), foi em 16SET11 visitado o Instituto Hidrográfico (IH).

O Director-Geral Vice-Almirante Agostinho Ramos da Silva, o Director-Técnico Comandante Ventura Soares e o Comandante Valente Zambujo, bem como os oficiais responsáveis pelas várias divisões técnicas tiveram a gentileza de acompanhar o grupo visitante, a quem proporcionaram “briefings” e esclarecimentos complementares sobre a importantíssima actividade ali desenvolvida. Na visita participaram ainda responsáveis e colaboradores das várias divisões técnicas.



No final da visita, foi notório o sentimento de elevada admiração pela missão exigente e de elevada responsabilidade, sentido pelo grupo visitante de “velhos marinheiros”.

A diversidade de competências do IH e o seu contributo para o desenvolvimento do País, a par do entusiasmo e profissionalismo dos seus responsáveis, tornam-no num centro de referência mundial de que a Marinha muito se orgulha.



Colaboração do CURSO NUNO TRISTÃO

Comemorações do Dia do Armistício da I Grande Guerra, do Aniversário da Liga dos Combatentes e do Fim da Guerra do Ultramar

No dia 11 de Novembro a liga dos combatentes realizou uma cerimónia em que se comemorou o 88º aniversário da liga, o 93º aniversário da assinatura do Armistício da I Grande Guerra e a evocação do 37º aniversário do fim da Guerra do Ultramar.

A cerimónia contou com uma força constituída por uma guarda de honra formada por uma companhia a três pelotões da Marinha, Exército e Força Aérea, Estandarte Nacional, banda e fanfara com requinta, e teve lugar junto ao forte do Bom Sucesso, em frente do Monumento aos mortos do Ultramar, pelas 14.30 horas, sendo presidida pelo Ministro da Defesa nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco. Marcaram presença na cerimónia o Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, o Secretário de Estado Adjunto e da Defesa Nacional, o Chefe do Estado-Maior da Armada e o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, o Vice-Chefe do Estado-Maior do Exército, o Chefe da Casa Militar do Presidente da República e o Presidente das Ordens honoríficas militares, além de deputados da Comissão de Defesa da Assembleia da República, dos Embaixadores da Hungria e da Ucrânia, do Presidente e de membros do Conselho Supremo da Liga, de alguns Almirantes e Generais, da Secretária-Geral e do Inspector-Geral do MDN e de alguns Directores-Gerais e ainda de alguns Adidos de Defesa de países amigos, muitos Presidentes de Associações de Combatentes e de Núcleos da Liga dos Combatentes.

Nas alocações discursou o Presidente da Direcção Central da Liga, Tenente-General Chito Rodrigues, o Comandante Geral da GNR, Tenente-General Newton Parreira, que se pronunciou sobre o tema das missões internacionais do estado português – o contributo da GNR, e do discurso do Ministro da Defesa Nacional, Dr. Aguiar Branco.

Seguiram-se algumas condecorações a militares e civis colocados na Liga e depois duma invocação religiosa procedeu-se à colocação de ramos de flores pelas associações de combatentes e entidades presentes, em homenagem aos combatentes que morreram pela Pátria.

Foi tocado o hino da Liga dos Combatentes e as forças desfilarão em frente à tribuna seguidas pelos guiões dos núcleos e das associações de combatentes.



No fim houve uma visita ao Forte e às exposições que estão patentes e procedeu-se ainda ao lançamento do livro “Cruzes de Guerra” da autoria de Henrique Pedro.

No seu discurso o Presidente da Liga fez referência ao facto de continuar em expansão, atingindo já cem núcleos espalhados pelo país e alguns no estrangeiro, geridos por 516 dirigentes voluntários, aumentando também o número de membros, com 2500 novos sócios, não obstante os 500 mortos anuais, que em média, sofremos.

“Teremos a honra de entregar hoje a sua ex.” o Ministro da Defesa Nacional o seu cartão como membro da liga dos combatentes com o nº 166.444 e a sua ex.º o secretário adjunto da defesa nacional com o nº 166.445”.

Terminou o seu discurso afirmando *“os combatentes são iguais em direitos e deveres a qualquer cidadão, nos estritos termos da declaração dos direitos do homem, foram pelo estado escolhidos para, em determinado momento, defenderem os seus superiores interesses, da sua soberania, da sua integridade e a defesa das suas populações.*

Apartir desse momento esses cidadãos a quem a determinada altura da vida, vestiram a farda das FAP's, esses cidadãos combatentes, assumiram com o risco da própria vida, deveres não exigidos ao cidadão comum.

O estado tornou-os diferentes dos outros cidadãos, para a vida inteira, em deveres.

Cumpra ao estado, quando necessário, garantir-lhes alguns direitos, mesmo que para além dos atribuídos ao cidadão comum. tal como não foram comuns os deveres que cumpriram, alguns com o sacrifício da própria vida.

Portugal pode contar connosco para continuar a combater pela pátria, com os nossos próprios meios para ajudar o país a ultrapassar momentos difíceis por que passa em tempo de paz, na linha da honestidade, da clareza e do trabalho.

As guerras ganham-se e perdem-se. Ganham normalmente as estratégias arrojadas e bem apoiadas. as crises ultrapassam-se. Mas é fundamental manter as crises dentro dos seus próprios limites.

Lutemos pois, com todas as nossas forças, para estabelecer um conceito estratégico de acção a nível nacional e de acção europeia que consiga manter a crise multifacetada que vivemos, dentro dos seus próprios limites”.



Colaboração da LIGA DOS COMBATENTES

Celebração pelos militares falecidos – Mosteiro dos Jerónimos

“Eu estive lá”

Desde algum tempo a esta data que tenho participado e assistido à tradicional Missa dos Fiéis Defuntos, que este ano teve lugar no dia 2 de Novembro, na Igreja Santa Maria de Belém, no Mosteiro dos Jerónimos.

Senti o dever de partilhar com os leitores da Revista da Armada, de uma forma mais pessoal, o ambiente que se faz sentir e viver num momento e espaço tão próprios da nossa cultura castrense e católica.

Estar perante Deus a homenagear os que ao serviço do país e das forças armadas partiram é um momento importante de respeito e de garantir que o caminho terreno não ficou esquecido.

A presença de altas individualidades do Estado, em particular as relativas às Forças Armadas e de Segurança, confere ao momento a importância



que é dada a esta forma tão particular de garantir a memória dos que já não privam connosco.

Este ano a responsabilidade da animação litúrgica foi da Marinha e a presença do manto azul ferrete foi bastante alargado, quer por Almirantes, Oficiais, Sargentos, Praças, Militarizados e Civis.

A comunhão e a partilha são uma constante neste tipo de cerimónias que em particular tem o momento mais expressivo

quando na Igreja são entoados os toques de homenagem aos mortos.

No final tenho a certeza que a exemplo de muitos saí mais completo e com um sentir de dever cumprido para com aqueles que deixaram de caminhar fisicamente ao nosso lado...



J. Coutinho de Lucena
CFR

CONTRAMESTRE

O substantivo contramestre é usado para designar aquele profissional marinho que, na hierarquia de bordo, está imediatamente abaixo do mestre ou dos oficiais náuticos, consoante se trate, hoje, de navios militares ou de comércio.

No passado, o contramestre já tinha uma posição hierárquica semelhante às de hoje, conforme se pode depreender da leitura de um documento, de 3 de Junho de 1423, apresentado por J. M. Silva Marques, onde é referido que "...E por allgüus agrauos, e sem rezam, que per nossos meirínhos allcaides e jústias e per outros officiaaés, nos sam feitos asi a nos, como aos pillotos e comtra meestres, e marinheirosA nos praz que os mercadores meestres pillotos, e Comtra meestres marinheiros e despe-mseiros possam trazer armas, quaesquer que lhe aprou uer, per todos nossos regnos, sem por ello emcorrem em allgüia penna das ditas ordenações..." (, Supl., Lisboa, 1949, pp. 259 a 260).

Nas naus que faziam carreira da Índia e desempenhavam, em simultâneo, as tare-

fas hoje atribuíveis a navios de guerra e de comércio, os tripulantes estavam agrupados em duas bordadas, a de vante e a de ré. Para além disso, também havia uma separação nítida entre os que desempenhavam funções náuticas ou tarefas profissionais. Neste contexto, importa salientar que, ao mestre e ao contramestre cabiam tarefas profissionais bem definidas a bordo, sendo atribuídas ao mestre as de ré e ao contramestre as de vante. Como curiosidade refere-se que, por norma, ambos não passavam além de meio navio.

A partir do século XVII começou a progressiva e lenta especialização dos navios nas actuais funções militares e comerciais, o que, naturalmente, influenciou o uso actual do termo contramestre nas marinhas de guerra e de comércio, embora as tarefas profissionais sejam idênticas.

Na marinha de guerra, o termo contramestre passou a ser atribuído ao militar da classe de manobra imediatamente abaixo do mestre do navio, com a incumbência de desempenhar as seguintes tarefas profissionais: verificar as existências e consu-

mos de água doce; colaborar na coordenação sectorial dos trabalhos de manutenção, pintura e limpeza das superestruturas, convés e casco do navio; participar nas fainas de carga e descarga; zelar pelo material de manobra; colaborar na largada e suspensão dos ferros de fundear; cuidar do cumprimento das regras de segurança e da manutenção da disciplina entre a marinhagem, etc..

Na marinha de comércio, em navios com arqueação bruta superior a 200 toneladas, é comum dar-se a designação de contramestre ao chefe do pessoal do convés. É, por isso, o profissional marinho de maior categoria, que coordena e controla o trabalho da marinhagem, segundo as instruções directas dos oficiais náuticos. Desempenha tarefas profissionais idênticas às referidas para o contramestre dos navios de guerra, embora com maior capacidade de coordenação, por não ter um mestre como superior hierárquico.



António Silva Ribeiro
CALM

O HOSPITAL DA MARINHA INGLESA

O almirante John Leake, comandante da expedição a Málaga em 1704, e cuja base era Lisboa procurou instalar, nesta cidade, um hospital destinado à Marinha de Guerra Inglesa. As negociações, levadas a cabo pelo embaixador inglês, foram difíceis e longas a ponto do almirante se referir, em termos pouco abonatórios, à colaboração, ou falta dela, dos portugueses.

O que é um facto é que, um ano depois, estava em funcionamento, o hospital identificado como sendo "near Almeida on the south bank of River Tagus", povoação esta que não pode ser outra que Almada.

Pese embora as várias diligências efectuadas não foi possível conhecer qual a data em que este hospital foi encerrado o que se averiguou foi que, em 1745, o hospital estaria instalado em Lisboa de onde, por determinação régia, teria de sair.

De acordo com o cônsul britânico Charles Compton as freiras do convento que se encontrava nas proximidades do hospital ter – se – iam queixado que haveria perigo de contágio o que teria levado a Coroa a mandar encerrá – lo. De acordo

com o cônsul as acusações não tinham qualquer fundamento mas, apesar disso, o cirurgião tinha transferido os doentes para bordo de alguns navios. Em carta de 22 de Março de 1745 o cônsul informa já ter encontrado uma casa adequada à instalação do hospital, mais uma vez na margem Sul do Tejo.

É esse hospital que aparece retratado numa pintura de Noel com o título de "A view taken from Lisbon, the english Hospital and the Convento f Almada" de 1793.

Em 1798 Heinrich Friedrich Link refere a existência, logo abaixo de Almada, no sopé da colina, de um grande hospital inglês para a marinhagem, em especial a das frotas e que ficava junto a um armazém grande de vinhos.

Um dos doentes que foi tratado naquele hospital foi o almirante Francis Beauford, o inventor da ainda em uso escala de ventos, que tendo sido ferido em 28 de Outubro de 1800, aquando da captura do navio espanhol S. José, veio completar a cura em Almada onde, segundo refere, dava grandes passeios pelos arredores. Beauford só veio a largar de Lisboa, findo

o tratamento, em 18 de Agosto de 1801.

Em 15 de Janeiro de 1802 a Gazeta de Lisboa publicava o seguinte anúncio:

Terça feira 19 do corrente mês, pelas 10 horas da manhã, na casa da Praça do Comércio se hão de vender em leilão vários restos de medicamentos, instrumentos de cirurgia, camas, lençóis, cobertores e outras pertenças do Hospital da Marinha Britânica, sito no lugar de Cacilhas, aonde se poderão examinar os ditos artigos nos três dias antecedentes à venda; e tanto ali, como na Casa da Praça, se achará a sua relação, e as condições da arrematação.



Com. E. Gomes

Nota:

Refira-se, por curiosidade, que já em 1551 existia, em Cacilhas, um hospital inglês

Fonte:

Gazeta de Lisboa

Listo of State Papers vol. III

The Royal Naval Hospital at Minorca 1711 por Kathleen Harland

Agradeço ao comandante Conceição e Silva a prestimosa colaboração

ANTÁRTICA – A REDESCOBERTA

INTRODUÇÃO

Na última Revista da Armada foi apresentado um artigo que procurou demonstrar que os portugueses também tiveram a ver com a descoberta da Antártica¹.

Exactamente cem anos depois dos noruegueses terem chegado ao Pólo Sul, importa reflectir sobre o interesse da Antártica para os portugueses.

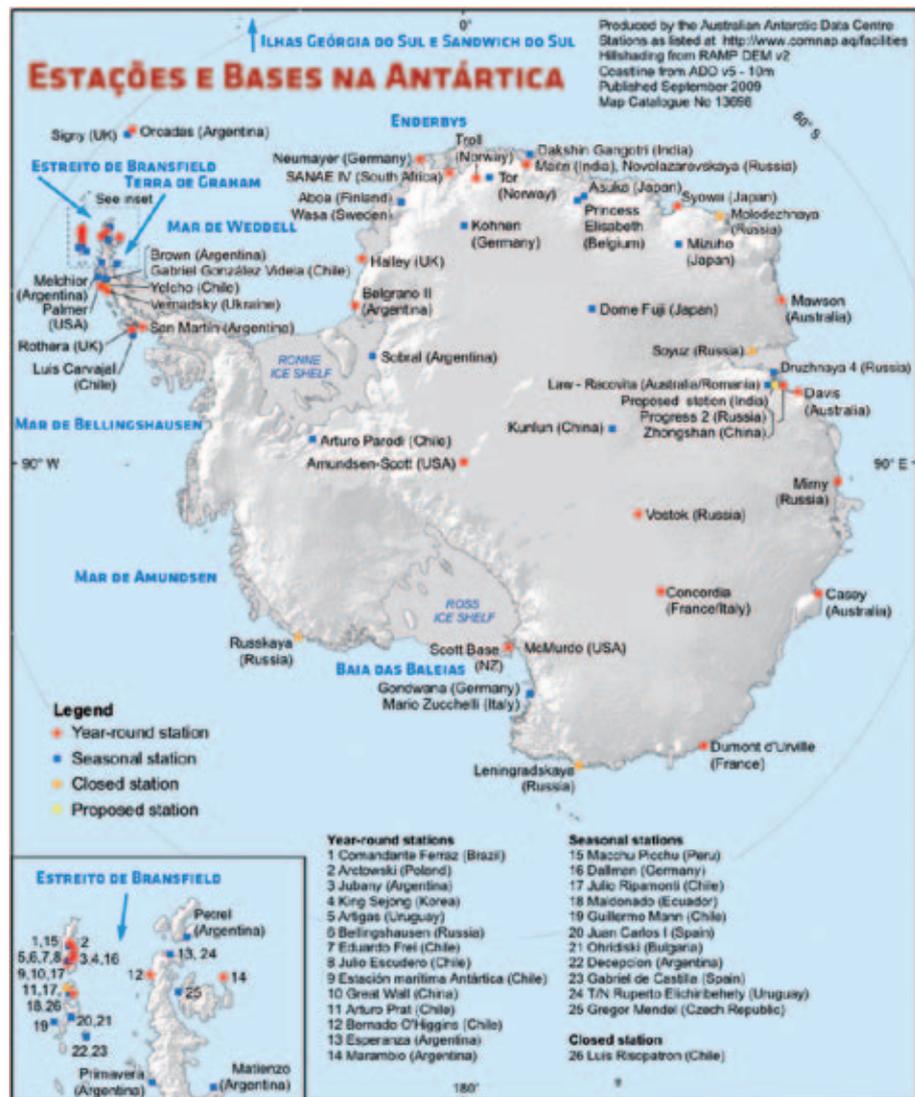
O INTERESSE INICIAL

Em 1773, o capitão James Cook ao circum-navegar o continente Antártico, sem o descobrir, tornou-se o primeiro homem a reportar ter cruzado o Círculo Polar Antártico. No seu diário de navegação descreveu o frio paralisante, as fortes tempestades e gelo formidável que encontrou por essas paragens. Embora não tenha descoberto terra firme, tal como aconteceu com os portugueses antes dele, acreditou que havia uma massa de terra no Pólo Sul. Viria a escrever que «se alguém tiver coragem e conseguir a sua descoberta, eu atrevo-me a declarar que o mundo não lhe vai conferir nenhuma vantagem por esse facto».

Na verdade, em breve, na primeira metade do século XIX, encontrar-se-ia um interesse económico na região. Os grandes veleiros de comércio com a China, que atravessavam o Cabo Horn, enfrentavam, com frequência, ventos que os arrastavam para sul. Assim, vários comandantes de navios reportaram terem avistado grandes blocos de gelo cobertos de focas. Como nessa época as focas do hemisfério norte já tinham sido praticamente extintas, em pouco tempo se aprontaram frotas para as caçar na região da Antártica.

Foi com o objectivo de caçar focas que, em 1820, o capitão norte-americano Nathaniel B. Palmer, partiu, de novo, para as Ilhas Shetland do Sul. Numa das suas caçadas entrou por um canal cheio de gelo, onde viria a vislumbrar, através das brumas, falésias escuras de terra firme. Depois de uma boa captura navegou para norte até entrar numa área com nevoeiro, onde viria a avistar dois navios-de-guerra russos, a corveta *Vostok* e o navio de apoio *Mirny*.

O capitão Palmer convidou para bordo o comandante da força, o capitão-de-mar-e-guerra Fabian von Bellingshausen. O comandante russo ficou surpreendido ao saber que o capitão Palmer, no seu navio relativamente pequeno, estava a operar naquela área há já quatro meses. Palmer explicou que na região havia mais de 30 navios americanos e 40 navios britânicos envolvidos na caça de focas e que tinha avistado o que ele acreditava ser o continente Antártico. Bellingshausen ficou muito impressionado com o jovem capitão norte-americano e viria a marcar na sua carta de navegação a «Terra de Palmer», que se localiza na Península Antártica. O futuro almirante Bellingshausen tinha recebido instruções no sentido de explo-



rar e mapear as regiões da Antártica. Tornou-se o primeiro homem a circum-navegar a Antártica depois de Cook.

Um oficial da Marinha Real, Edward Bransfield, é creditado pelo Reino Unido como sendo o primeiro a avistar a Antártica. Ele viajou para sul na mesma altura em que Palmer e Bellingshausen se encontravam na região. A sua missão, determinada pelo comandante da Marinha Britânica no Chile, era semelhante à do comandante Bellingshausen, ou seja, efectuar um levantamento geográfico da região e, em especial, averiguar o avistamento de uma ilha reportado pelo capitão da marinha mercante William Smith. Bransfield encontrou e nomeou a actual Península da Antártica como Terra de Graham, em honra de Sir James Graham, que era então o Primeiro Lorde do Almirantado. Posteriormente, o Conselho Internacional de Nomes Geográficos alterou a designação desta terra para Península Antártica.

Desde 1820 até ao final do século houve inúmeras outras expedições de aventureiros à procura de fama e, em especial, fortuna. As Enderby Lands honram os irmãos Enderby, que operavam uma empresa baleeira e de

caça às focas. O Mar de Weddell, a leste da Península Antártica, foi nomeado em honra do navegador Inglês James Weddell, que penetrou profundamente na sua área gelada, enquanto navegava pelas Enderbys.

DO INTERESSE À INVESTIGAÇÃO

Até ao início do século XX a exploração da região era apenas costeira e realizava-se só no Verão Antártico. O desafio que se passou a colocar foi o de viver no continente e explorar o seu interior.

Em 1899, Carsten Borchgrevink, um explorador Norueguês, foi o primeiro a desembarcar sobre a grande Barreira de Gelo liderando uma expedição que passou o Inverno na região da Antártica.

Em breve o mundo viria a tomar conhecimento de uma corrida dramática, entre a Noruega e o Reino Unido, em direcção ao interior do continente, especificamente dirigida ao Pólo Sul. O explorador Norueguês Roald Amundsen ficou famoso por ter ganhado a corrida e ter plantado a bandeira norueguesa no Pólo Sul em 14 de Dezembro de 1911. Ele conseguiu voltar para o seu navio, o *Fram*,

atracado ao gelo na Baía das Baleias (na *Ross Ice Platform*), e rumou para casa triunfante. A mesma sorte não teve o seu concorrente, o capitão Robert Falcon Scott, que partiu do Estreito de McMurdo três semanas mais tarde, mas só chegou ao Pólo Sul cerca de um mês depois de Amundsen, a 17 de Janeiro de 1912. Os tratores mecânicos, cães asiáticos e pôneis usados por Scott não estiveram à altura do desafio. Exausta, a expedição inteira pereceu na viagem de regresso, a apenas 18 km de um ponto de apoio, onde a comida e abrigo lhes poderiam ter salvo a vida.

AS REINVIDICAÇÕES TERRITORIAIS

Entre 1908 e 1943 o Reino Unido, a Nova Zelândia, a França, a Austrália, a Noruega, o Chile e a Argentina reivindicaram soberania sobre território da Antártica.

Várias nações reivindicaram sectores do continente com base nas suas explorações nessas áreas. Em alguns casos, estas reivindicações sobrepunham-se mutuamente (por exemplo as do Chile, Argentina e Reino Unido). Os Estados Unidos não fizeram nenhuma reivindicação de territórios mas também não reconheceram nenhuma reivindicação das outras nações, reservando o direito de acesso a todas as partes do continente. Um pouco à semelhança do que acontece actualmente com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Os EUA argumentaram que, numa perspectiva histórica, as manifestações de soberania em relação a novas terras requeriam a sua colonização permanente e não apenas a descoberta.

O PRIMEIRO ANO POLAR

As organizações científicas de diversos Estados também se interessaram pela Antártica. A primeira iniciativa internacional foi lançada em 1882-83. Onze Estados coordenaram estudos geofísicos no Ártico e na ilha Geórgia do Sul (na região sub-antártica). Os dados geomagnéticos então recolhidos permanecem ainda hoje úteis para o estudo do magnetismo terrestre.

Cinquenta anos mais tarde, em 1932-33, durante o Segundo Ano Polar Internacional, trinta e quatro Estados coordenaram entre si as investigações nas regiões polares e nas zonas tropicais e temperadas. Uma das contribuições importantes deste esforço foi um maior conhecimento da ionosfera, o que viria a ser muito importante para o avanço da ciência da comunicação por rádio.

Assim, passou a haver a tradição de realizar um ano polar por cada ciclo de cinquenta anos.

ANO GEOFÍSICO INTERNACIONAL DE 1950

Na primavera de 1950, um grupo de cientistas de renome reuniu-se num jantar em Washington DC. Nesta reunião, o Dr. Lloyd V. Berkner, um cientista americano, propôs um terceiro ano polar internacional.

O Conselho Internacional de Uniões Cientí-

McMurdo era necessária como área de testes para a aterragem de aeronaves. Tinham, na verdade, a ideia de construir uma base no Pólo Sul. Os Russos também se propuseram a edificar uma base no local, mas atendendo a que os Estados Unidos tinham sido os primeiros a solicitar a localização, acabaram por se comprometer a ocupar outras áreas.

Os britânicos propuseram o envio de duas expedições ao *Vahsel Bay*, na zona do Mar de *Weddell*, para fins distintos da ciência e da aventura. Uma delas foi patrocinada pela *Royal Society* como base permanente, para realizar de observações. A outra era uma base de apoio à comunidade *Trans-Antarctic Expedition*, que é conhecida na história da Antártica como «a última grande jornada na Terra». As pessoas cruzariam o continente, desde o Mar de *Weddell*, passariam o Pólo, e continuariam para o Mar de *Ross*. Este, que era o sonho não realizado de Scott, Shackleton, e outros exploradores menos conhecidos, foi patrocinado pela própria Rainha Elizabeth II.

Em Dezembro de 1955, ambas as expedições Australiana e Francesa partiram da Austrália para aumentar as suas bases na Antártica. As outras nações também cumpriram as suas obrigações em conformidade com os acordos. Houve realizações espetaculares nas áreas da logística e da exploração na preparação para o AGI. Aviadores norte-americanos liderados pelo Capitão “Trigger” Hawkes dividiram-se em nove grandes voos para fotografarem o continente. Sir Vivian Fuchs e Sir Edmund Hillary atravessaram o continente por terra. Estas e outras operações revelaram novas cordilheiras a acrescentar ao



Baía Paraíso, na Península Antártica Ocidental. Aí se localiza a base científica argentina *Almirante Brown* e a base científica chilena *González Videla*.



Base espanhola *Juan Carlos I*, na ilha *Livingston* (2008) (gentileza do Eng. Juan Luis Ruiz, da *Unidad de Tecnología Marina do Consejo Superior de Investigaciones Científicas*).

ficas (ICSU) viria a aprovar a proposta Berkner e estabeleceu uma comissão especial, o *Comité Spécial de l'Année Géophysique Internationale (CSAGI)*, para coordenar e planear um programa científico mundial no âmbito da geofísica. Foi definido um período de 18 meses, entre 1 de Julho de 1957 e 31 de Dezembro de 1958, porque correspondia a um período de actividade solar máxima.

O CSAGI, com representantes de quarenta nações, formou comités nacionais para o Ano Geofísico Internacional (AGI). As comissões nacionais estabeleceram os seus próprios comités Antártica, que se reuniram periodicamente na Europa para coordenar os planos, o que incluía a coordenação do socorro mútuo e a construção e localização de bases de apoio logístico.

Doze nações concordaram construir sessenta estações no continente, na Antártica e nas ilhas sub-antárticas. Os Estados Unidos propuseram a criação de seis estações científicas, com uma estação de apoio em McMurdo.

mapa da Antártica.

A Antártica tornou-se assim num espaço muito ocupado durante o AGI. A partilha de informação científica foi tão gratificante e bem-sucedida que foi acordado continuar o programa Antártico indefinidamente.

Uma razão para a cooperação na Antártica foi a constatação de que nenhum retorno comercial rentável era provável no futuro previsível. O principal produto de exportação era o conhecimento científico e era muito dispendioso. Este facto terá pesado bastante na decisão unanime de assinatura do Tratado da Antártica, apesar de se estar a viver um clima de tensão entre a Aliança Atlântica e o Bloco Soviético.

O TRATADO DA ANTÁRTICA

O Tratado Antártico, assinado em Dezembro de 1959 em Washington DC, foi o resultado de vários anos de negociações na sequência

de um tratado semelhante proposto inicialmente pelos Estados Unidos em 1948.

A primeira tentativa acabou por levantar ainda mais o ânimo a vários países para enviarem expedições e reivindicarem soberania na Antártica. A rivalidade tornou-se preocupante ao ponto de colocar em causa a paz no continente branco. A área mais disputada foi a Península Antártica, onde os interesses do Chile, Argentina e Reino Unido conflituavam. Portugal esteve sempre aliado deste processo, apesar de, como vimos no primeiro artigo, também ter contribuído para a descoberta da Antártica.

Apesar de ter havido algumas escaramuças, as nações continuaram os esforços para encontrar uma solução que evitasse conflitos políticos e garantisse o uso do continente para fins pacíficos. O sucesso extraordinário do Ano Geofísico Internacional acabou por ter uma enorme importância na assinatura do Tratado da Antártica.

As nações que primeiro assinaram esse tratado foram: Argentina, Austrália, Bélgica, Chile, França, Japão, Nova Zelândia, Noruega, África do Sul, a então União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, o Reino Unido e os Estados Unidos. O Brasil, a China, o Equador, a Finlândia, a Alemanha, a Índia, a Itália, a Holanda, o Peru, a Polónia, a Coreia do Sul, a Espanha, a Suécia, a Ucrânia, e o Uruguai iniciaram actividade científica perene na Antártica e tornaram-se também membros consultivos do tratado.

Genericamente, o Tratado da Antártica define que a região deve ser usada apenas para fins pacíficos. Quaisquer medidas de natureza militar, como o estabelecimento de bases militares, manobras militares, testes de qualquer tipo de armas, nomeadamente as nucleares, foram proibidas. Apenas havia lugar para a liberdade de investigação científica e plena cooperação entre Estados. Assim, actualmente existem mais de quatro dezenas de estações permanentes e duas dezenas que são activadas só durante o Verão.

O PROTOCOLO DE MADRID

Devido à sua altitude e quase ausência de vapor de água na atmosfera, o céu acima do Pólo Sul está entre os mais claros e límpidos da Terra. Os astrónomos planeiam mapear, a partir da Antártica, a estrutura primitiva do universo e determinar como e quando as galáxias se formaram.

Assim, um protocolo para a Protecção do Ambiente na Antártica, também conhecido por Protocolo de Madrid, viria a ser assina-

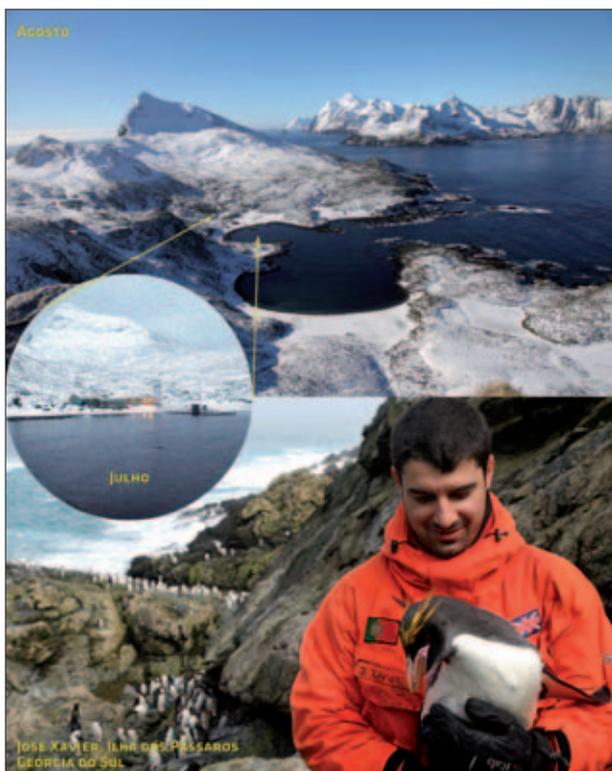
do em 14 de Janeiro de 1998. Nele se definiu uma moratória de 50 anos em relação à mineração e exploração de petróleo no continente. O protocolo deu a todos os países o direito de investigarem na região e criou um procedimento para a monitorização ambiental da Antártica.



Base Antártica Comandante Ferraz (Brasil), localizada ilha do Rei George, a 130 km da Península Antártica, na baía do Almirantado.

A REDESCOBERTA NACIONAL DA ANTÁRTICA

Depois da época dos descobrimentos portugueses não se ouviu falar do interesse nacio-



Investigador José Xavier com um pinguim macaroni na Geórgia do Sul. Quando este artigo for publicado o nosso investigador estará de novo na Geórgia do Sul, na Base científica Britânica de Bird Island. (Montagem do autor)

nal pela Antártica. O início do despertar para a redescoberta da Antártica terá acontecido, na modesta opinião do autor, em 1990, quando a Marinha Brasileira convidou a Marinha Portuguesa a enviar um oficial para participar na Operação Antártica desse ano. O então comandante Ramos da Silva, actual Vice-almirante

Director-Geral do Instituto Hidrográfico, foi o oficial escolhido para participar na missão a bordo do navio Barão de Teffé, entre 13 de Novembro de 1990 e 23 de Março de 1991. Tratou-se de uma operação logística de apoio à estação brasileira permanente Comandante Ferraz. Questionou-se, na altura, a não assinatura do Tratado da Antártica por parte de Portugal. Concluiu-se que a não assinatura se devia mais a desconhecimento político do que a uma posição estratégica por parte de Portugal.

Durante a década de noventa, a Marinha, através do Instituto Hidrográfico, suscitou sem sucesso, junto da tutela, a questão da adesão de Portugal ao Tratado da Antártica.

No entanto, em 22 de Fevereiro de 2007 a Assembleia da República viria a recomendar ao Governo português a ratificação do Tratado da Antártica, na sequência dum processo originado no âmbito da comunidade científica nacional, através da tutela da Ciência e Tecnologia.

Neste ano, a Antártica foi considerada fundamental para a compreensão do clima da Terra. Nesta perspectiva sessenta países concordaram em gastar 1,5 mil milhões

de dólares numa expedição de mais de dez mil investigadores às regiões polares. O projecto iniciou-se com o Ano Polar Internacional, que começou em Março de 2007. Um dos muitos objectivos era recolher bolhas de ar preservadas em núcleos de gelo da Antártica e assim efectuar um registo preciso da evolução dos níveis anuais de dióxido de carbono na atmosfera. Outro objectivo, não menos relevante, era a recolha e análise de sedimentos do mar congelados de forma a interpretar as mudanças de temperatura.

Os cientistas também queriam estudar o estado actual dos lençóis de gelo da Antártica. O continente contém cerca de 90% do total do gelo do mundo. Se este gelo fosse derretido aumentaria drasticamente o nível médio dos oceanos. Os cientistas descobriram que os glaciares da Antártica ocidental estão a mover-se a uma velocidade muito maior do que estimavam. Isso acontece porque as plataformas de gelo flutuantes, que normalmente bloqueiam o seu movimento, estão a derreter.

Os cientistas portugueses não ficaram alheios ao Ano Polar Internacional de 2007-2008 e despertou-se um grande interesse nacional pela Antártica. No âmbito do Comité Português para o Ano Polar Internacional (CPAPI) nasceu o programa PROPOLAR (Programa Polar Português).

A região da Península Antártica e do Mar de Scotia, que já era objecto de investigação por cientistas portugueses desde o final da

década de 1990, com o Ano Polar Internacional 2007-2008 viu aumentar substancialmente o número de investigadores nacionais na região, em especial na área das ciências da criosfera e das ciências biológicas. Desde então, todos os anos há entre 5 a 7 cientistas nacionais a realizarem trabalho de campo na Antártica. Actualmente, estão identificados 11 centros de investigação nacionais a realizar ciência nas regiões polares, envolvendo um total de cerca de 50 investigadores.

Portugal não tem qualquer logística na região, beneficiando, até agora, da colaboração com países com programas antárticos, como é o caso, por exemplo, da Argentina, do Brasil, da Bulgária, do Chile, da Espanha, da Rússia, dos EUA e do Reino Unido.

Entre 30 de Janeiro e 11 de Março de 2009, a Marinha Portuguesa voltou a enviar um novo oficial à Península Antártica. O convite foi feito pela Marinha do Uruguai e o oficial escolhido foi o primeiro-tenente Guerreiro de Carvalho, do Instituto Hidrográfico. A Campanha Antártica 2008/2009 do Uruguai consistiu em actividades científicas no Continente Branco e operações logísticas a bordo do navio *General Artigas*.

Em 9 de Julho de 2009, o Conselho de Ministros decidiu iniciar o processo de ratificação do Tratado da Antártica. Em 9 de Novembro de 2009, no Diário da República é publicada a ratificação do Tratado da Antártica por parte de Portugal de acordo com a Resolução da Assembleia da República e o Decreto do Presidente da República. Em 29 de Janeiro de 2010, Portugal deposita o instrumento de ratificação do Tratado da Antártica junto do Governo dos Estados Unidos da América, passando a ser parte do Tratado. A ratificação deu um impulso à comunidade científica portuguesa que investiga a região antártica.

Para ter influência no futuro da região e dos seus recursos Portugal precisa de passar a ser membro consultivo. Para tal é necessário mostrar um interesse científico perene na região, através de bases científicas ou recorrendo a estações móveis (navios). Por exemplo, a Espanha tem duas bases (laboratórios e estação meteorológica e de investigação) na região da Península da Antártica: a estação Juan Carlos I, na ilha Livingston, e a estação Gabriel de Castilla, na ilha Deception. A estação Gabriel de Castilla tem uma guarnição de quarenta e cinco elementos, dos quais 15 são militares. O apoio logístico é assegurado, desde 1991, pelo Navio de Investigação Oceanográfica *Hespérides* apoiado pelo *Las Palmas*, ambos da Armada espanhola. As experiências que aí se realizam não têm apenas a ver com a avaliação das condições e recursos locais mas também com o desenvolvimento de novas tecnologias que são aí testadas.

Os cientistas nacionais estão a ter muito sucesso e a receber muitos prémios. Foi o caso, em Julho de 2010, durante o International Po-

lar Year Oslo Science Conference, do Professor Doutor Gonçalo Vieira que recebeu o prémio Nacional Seeds of Science, na categoria Ciências da Terra, do Mar e da Atmosfera, pelo seu trabalho de estudo da «Permafrost and Periglacial Processes» e também pela coordenação da ciência portuguesa na Antártica durante o Ano Polar Internacional. Da mesma forma, em 2011, foi anunciado que o investigador português José Xavier, do Instituto do Mar da Universidade de Coimbra e do British Antarctic Survey foi o grande vencedor do prestigiado prémio «Martha T Muse» de 2011 para a Ciência e Política na Antártica. O prémio foi entregue no final de Setembro de 2011, em Aberdeen, durante a Conferência Mundial sobre Biodiversidade Marinha.

Na Marinha também temos oficiais interessados pela temática. Em Outubro de 2010, o comandante Pedro Mata Gaspar apresentou



Bandeira Portuguesa içada na Base Antártica Espanhola Gabriel de Castilla, ilha Deception.

o seu livro sobre «As reivindicações territoriais na Antártida».

A Primeira Campanha Antártica Portuguesa, organizada pela comunidade científica polar nacional, terá lugar neste Verão Antártico (final de Janeiro de 2012). A componente logística consiste num voo de ida e volta, com 50 lugares, a partir do Chile (Punta Arenas) até o aeródromo de Eduardo Frei (na ilha de King George, nas Shetlands do Sul). Existe interesse em continuar estas campanhas por via marítima, porventura será uma oportunidade para a Marinha.

O FUTURO DA ANTÁRTICA

Apesar do Tratado da Antártica, assinado em plena Guerra Fria, ser aparentemente democrático e aberto, na verdade condicionou o acesso e a partilha do continente em função do desenvolvimento de pesquisas perenes na região, excluindo assim as nações tecnologicamente mais atrasadas. A evolução desde os anos sessenta até aos anos noventa permitiu a assinatura do Protocolo de Madrid, em 1998, amarrando a acção dos países presentes na Antártica ao âmbito científico, definindo regras para a acção do homem na região.

O continente branco é hoje uma região onde a paz tem sido eficazmente preservada. No futuro não se sabe o que vai acontecer. Por certo, os países que reivindicam direitos de soberania vão continuar a exercitá-los. Prova disso mesmo é a apresentação às Nações Unidas de

propostas de extensão das plataformas continentais na continuidade das regiões reclamadas no sexto continente.

Os países que já têm estações científicas na Antártica e já são membros consultivos (28) do tratado espreitam a sua oportunidade (caso do Brasil). Os países que não assinaram o Tratado promovem a ideia de que a sua gestão deve ser feita pelas Nações Unidas como património comum da Humanidade.

A verdade é que são os interesses que movem os Estados e tal como aconteceu no passado, com a caça às focas e às baleias, também hoje já se vislumbram interesses económicos na região. Não será, assim, difícil imaginar muitas movimentações geopolíticas na região. Os cientistas sabem que há petróleo, carvão, diamantes, urânio, ouro e prata sob o manto de neve que pode atingir 2 km. O que tem protegido estes recursos tem sido, na verdade,

a dificuldade que existe para extrair e transportar os recursos a um custo razoável, sem danificar o meio ambiente. Há muitos outros recursos que também são cobiçados, nomeadamente os minúsculos peixes chamados *krill* que abundam na região e alimentam, por exemplo, as baleias. Como estes são de mais fácil acesso, recentemente, o Japão já anunciou que ia reiniciar a caça à baleia no Antártico no final de 2011, com um reforço de segurança para conter os movimentos

dos activistas ambientalistas. No futuro próximo, é provável que a Antártica permaneça muito como tem sido nos últimos tempos - um laboratório exclusivo para os cientistas e uma meta aventureira para os turistas atraídos pela beleza, fauna e o mistério da região. Com o aquecimento global é possível que a Antártica se torne habitada (para os menos crentes fica a informação de que já existe um hotel chileno na Península da Antártica).

Espero com este artigo ter contribuído para mostrar que temos de estar atentos e participar nos destinos da Antártica. Como vimos, trata-se de um desafio muito semelhante ao da exploração do fundo do mar. Inclusivamente, até os principais actores são os mesmos e revelam posturas estratégicas semelhantes às que promovem em relação ao fundo do mar. Afinal é apenas uma questão de estado da água (sólido ou líquido). O que aprendermos na Antártica podemos aplicar na plataforma continental, e vice-versa. Queremos ou não ter poder de decisão sobre os últimos espaços físicos na Terra que ainda ainda não estão divididos («Área» e Antártica)?



Armando J. Dias Correia
CFR

Notas

¹ O continente gelado do Sul, a Antártica, foi baptizado como "oposto ao Ártico" (anti + ártico) ou antarktikos. O nome Ártico vem do Grego 'arktos' - urso, não por causa dos ursos do Pólo Norte, mas sim por causa da Ursa Maior, a constelação do Norte.

O político que disse a verdade... ...e os homens sem memória

Sempre no nosso horizonte de portugueses se perfilou, como solução desesperada para obstáculos inexpugnáveis, a fuga para céus mais propícios...

*Eduardo Lourenço,
In O Labirinto da Saudade*

Os homens sem memória não se conhecem a si próprios. Não têm país, nem uma forte noção dos outros, excepto a económica. Várias características os denunciam. Falam através de estrangeirismos em que “realizam” (tradução inexistente em português, do inglês “realise” que significa, no original, aperceber-se de algo, ou melhor dar-se conta de...) os sentimentos de outros, que eles próprios nunca tiveram. O único sentimento, penso muitas vezes, que lhes importa é o “sentimento” da bolsa.

Ora, estes homens que nos governaram, apesar dos vários cursos e “MBAs” de gestão e economia, permitiram que empresas e institutos públicos se enchessem de dívidas. A memória colectiva do país tende a perdoar-lhes... Eles sabem disso. No entanto, o país ficou reduzido a um deve e haver, pequeno e simples... sem ambição...

Entretanto, um outro político ousou dizer a verdade. Ousou afirmar que se deveria considerar a emigração como um caminho desejável para a nossa juventude, em óbvias dificuldades. Foi quase crucificado...

Talvez aquele político conheça a escrita de Eduardo Lourenço, que bem resume a alma portuguesa, na citação acima. Talvez tenha lido, para além dos manuais de macroeconomia, os Lusíadas, que não são mais do que o relato épico da procura pelos portugueses de melhores horizontes económicos, ao longo da história. A verdade é que em Portugal, a despeito de toda a inovação, nos últimos anos não se desenvolveu infra-estrutura. Criou-se comércio. Os nossos multimilionários preferiram construir supermercados e hipermercados a desenvolver a indústria, promover a agricultura ou a pesca. Percebe-se que no comércio há dinheiro mais cedo. Contudo, só uma indústria desenvolvida permite criar empregos para engenheiros, biólogos, químicos, etc.. Até

no desenvolvimento das novas tecnologias (ou a “revolução da informação”, como alguns afirmam), perdemos tempo, não criámos nada de consistente. Preferiu-se em Portugal manter um desenvolvimento baseado em salários baixos e trabalhadores indiferenciados – não se reconhecendo que nesse oceano existiam tubarões bem maiores e mais agressivos. Foi assim, com lágrimas de crocodilo, que alguns choraram a saída das multinacionais (que nunca foram organizações beneméritas...) para paragens

Quando há alguns anos um cidadão alemão, a bordo de um navio da Marinha Portuguesa, afirmava que toda a culpa, do que então se passava em Timor, tinha sido dos colonizadores portugueses, houve um médico – que certamente não terá grande carreira, porque fala demais – que o contrariou, afirmando que os timorenses tratavam os portugueses como amigos e que ali, em Timor, não se constava que tivesse havido genocídios no último século (excepto aquando da invasão japonesa e aquela que a Indonésia parecia apostada em perpetrar...).

Admito, deste modo, que o principal defeito deste e de muitos estrangeiros e mesmo de muitos portugueses, que vão deixar de celebrar a Restauração, é mesmo a falta de memória, que atrás se referiu. Apetece-me dizer: volte Conde Andeiro está Vossa Senhoria perdoado. Viva Castilha... esqueçamos todos os nossos avós, que ao longo de séculos deram a vida para que Portugal permanecesse independente. Já agora pergunte-se aos Catalães, que nem sequer são um país, se querem prescindir das celebrações da sua nação que ainda não é estado...

Qual é a relação entre esta fútil divagação e a Marinha? É que a diáspora – um desígnio fortemente português – sempre esteve relacionada com a Marinha. Desenvolvida em épocas de maior expansão de portugueses pelo mundo, adormecida (por vezes quase inexistente) sempre que Portugal se voltou para si próprio. Assim, estes tempos de crise, aceitará o leitor, não são raros na nossa história, porque muitas vezes a nossa terra não foi suficiente para satisfazer todos os que nela procuravam fazer vida. Aquele último facto pode até ser positivo. Talvez Portugal facise intrinsecamente de mudar? Talvez o que resulte seja melhor do que agora existe? Talvez a mudança precise, ainda desta vez, de vir de fora... Por isso, mas nunca será vergonha sair, emigrar... foi sempre este o nosso caminho... é este o nosso desígnio no mundo... Ainda bem que muitos, ainda mantêm viva a memória do que fomos... será este também um desígnio da Marinha?!



ainda mais propícios... Melhores competidores no mercado do nosso insustentado desenvolvimento.

Voltámos entretanto, em massa, para Angola. Nomes da minha infância ressoam novamente: “as sete jóias de África” – Luanda, Sá da Bandeira, Nova Lisboa, Malange, Lobito, Moçâmedes e Benguela – estavam todas no meu livro da 4ª classe. Agora com outros nomes e enquadramentos diferentes. Os portugueses que para lá emigram, hoje, também são muito diferentes... têm cursos, são muito diferenciados... só a motivação é a mesma... sobreviver, prosperar...

Não devemos nada em cultura, em história e mesmo em trabalho aos povos do Norte – embora, admito aqui embaraçado, temos menor noção da nossa capacidade como povo e por isso perdemos demasiado tempo com conflitos internos, fúteis...

casas de maior expansão de portugueses pelo mundo, adormecida (por vezes quase inexistente) sempre que Portugal se voltou para si próprio. Assim, estes tempos de crise, aceitará o leitor, não são raros na nossa história, porque muitas vezes a nossa terra não foi suficiente para satisfazer todos os que nela procuravam fazer vida. Aquele último facto pode até ser positivo. Talvez Portugal facise intrinsecamente de mudar? Talvez o que resulte seja melhor do que agora existe? Talvez a mudança precise, ainda desta vez, de vir de fora... Por isso, mas nunca será vergonha sair, emigrar... foi sempre este o nosso caminho... é este o nosso desígnio no mundo... Ainda bem que muitos, ainda mantêm viva a memória do que fomos... será este também um desígnio da Marinha?!



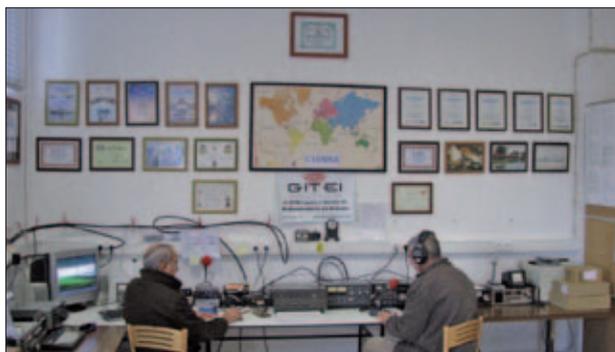
INAUGURAÇÃO DA NOVA SEDE DO NÚCLEO DE RADIOAMADORES DA ARMADA (NRA)



● Passados quatro meses após a assinatura do protocolo firmado entre a Marinha e o NRA, e os trabalhos seguintes que houve que executar, as novas instalações da sede do NRA ficaram finalmente prontas.

Para assinalar o reinício da normal actividade do Núcleo, agora sob melhoradas condições, quer a nível do espaço interno quer a nível do parque de antenas, a Direcção promoveu, com o apoio da Base Naval de Lisboa (BNL), um Porto de Honra o qual teve lugar no passado dia 16 de Novembro na nova sede, situada no último andar do edifício onde funcionou o ex-Supermercado das Barrocas.

Além do Comandante da BNL, CMG Dores Aresta, estiveram o CTEN Pedro Afonso, membro do Núcleo, em representação do Gabinete do CEMA, assim como o CMG Soares Ribeiro e o CTEN Varela Mendes, em representação dos comandantes da Escola Naval e da ETNA, respectivamente. Contaram-se também entre os presentes o VALM Duarte Lopes e o CALM Leiria Pinto – ambos radioamadores –, e várias outras entidades, sócios e amigos do Núcleo.



Na ocasião, o Presidente da Direcção, SMOR António Gamito, dirigiu-se aos presentes salientando a importância do acontecimento, considerando as mais valias que as novas instalações constituem para a vida do NRA e evidenciando os apoios recebidos. Mereceu particular realce a excelência das relações de convivência e interactividade havidas entre o Núcleo e os Comandos do G2EA e ETNA durante os quase nove

anos que o Núcleo esteve ali ancorado. Por seu lado, o Comandante da BNL acentuou a disponibilidade da Base para colmatar eventuais dificuldades que venham a surgir. Também o VALM Duarte Lopes fez questão de se dirigir aos presentes e ao NRA, na pessoa do seu Presidente, tecendo rasgados elogios ao trabalho efectuado e endereçando votos de sucesso.

No final, o Presidente da Direcção, em nome do Núcleo, ofereceu uma cresta ao Comandante da BNL, tendo este retribuído com igual gesto, seguindo-se um brinde à Marinha e ao NRA. O evento terminou com uma visita às novas instalações.



Colaboração do NRA

QUALIDADE KNOW-HOW SEGURANÇA

LISSA

AGÊNCIA DE DESPACHOS E TRÂNSITOS, LDA.

Rua Leopoldo de Almeida, Nº 8A • 1º andar • 1750-138 Lisboa • PORTUGAL

Tel: (+351) 217 520 221 / 3 • Cell: (+351) 969826387 | (+351) 969826379 | (+351) 969826388
Fax: (+351) 217 59 68 48 • E-mail: lissa2@sapo.pt | lissa4@sapo.pt



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, radiomonиторização 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

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema Nº 147

Norte (N):

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

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
R	V	10	9
5	9	6	8
2	8	5	7
	4		

Este (E):

♠	♥	♦	♣
D	A	A	R
9	10		10
8	7		2
7	6		
6			

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
A	R	4	D
V	D	3	V
10	3	2	6
	2		

Todos vuln. S joga 3ST após a abertura de E em 1♠ e recebe a saída a ♠2. Analise as 4 mãos e escolha a linha em que gostaria de estar sentado para marcar pontos para a sua coluna?

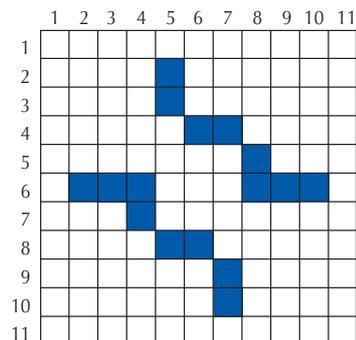
SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 147

Deve escolher a linha E-W, pois com uma boa defesa o contrato é incumprível conforme vamos ver: S pega de A e joga ♦ para libertar o A e poder fazer 5 vazas no naipe; E ataca de 9♣ e a jogada chave será W deixar fazer, mesmo bloqueando o naipe com o R; a verdade é que após desfilar os 5♦ S jogará ♥ que E faz de A, jogando ♠ para o R de W e este poder atacar ♣ para a defesa dar o cabide com 2♠+1♥+1♦+1♣. Sem aquela jogada chave o contrato será cumprido, pois ficando em mão no A♥ E será obrigado a oferecer as 2 últimas vazas em ♣, conforme pode facilmente constatar.

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema Nº 429



HORIZONTAIS: 1-Relativo à udometria. 2-Fronteiras; diástole, alongamento de uma sílaba breve na prosódia. 3-Que tem considerável dimensão vertical; cidade da Checoslováquia, à beira do Morava. 4-Espécie de aranha que mergulha na água; é quase santo. 5-Substância que forma o tecido celular dos ossos, da pele e das cartilagens, nos homens e nos outros animais; árvore com cuja casca se aromatiza o vinho (inv). 6-tristeza; 7-Planta bignoniácea do Brasil e da África (inv); organsim. 8-Vara; sucos extraídos das cápsulas de diversas espécies de papoilas. 9-Voltara a ler; medi na confusão. 10-Antigo povo da Malásia; lama que se deposita no fundo das águas. 11-depositaras.

VERTICAIS: 1-Arte de medir as distâncias celestes. 2-Desfiladeiros; aprisionar. 3-Nome de várias plantas do Brasil, principalmente rosáceas (pl); dois mil e cinquenta e dois romanos (inv). 4-Demão na barafunda; mamífero ruminante da Ásia e da África. 5-Pátio; é quase reza. 6-No princípio de teofago; falta uma para ser nora; deuses da mitologia escandinava, que representam as forças da natureza (sing). 7-Três letras de clara; o mesmo que árgon. 8-Termo antigo que designava a parte da retórica relativa aos costumes, por oposição a patos, que trata das paixões; invoca socorro. 9-Antiga peça de armadura que, cobrindo o elmo, descaía sobre os ombros; cheiro que sai do estômago quando há indigestão. 10-Cidade de Espanha, província de Sevilha, antiga capital do ducado do seu nome, um dos primeiros de Espanha; mentecapta. 11-Partidarismos.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 429

HORIZONTAIS: 1-Udometricos. 2-Raia; Ectase. 3-Alto; Olomuc. 4-Naide; Sant. 5-Osseina; Laa. 6-Dor. 7-Epi; Organdi. 8-Triz; Opios. 9-Relega; Edim. 10-lambes; Lodo. 11- Armazenaras.

VERTICAIS: 1-Uranometria. 2-Dalac; Prear. 3-Oitis; lilmm. 4-Maode; Zeba. 5-Eido; rez. 6-Teo; Nor; Ase. 7-Rcl; Argo. 8-Itos; Apela. 9-Camal; Nidor. 10-Osuna; Doida. 11-Sectarismos.

Nota: As palavras sublinhadas devem ser escritas em itálico.

Carmo Pinto
1TEN REF

CONVÍVIO

“FILHOS DA ESCOLA” DE OUTUBRO DE 1971



Decorreu no passado dia 8 de Outubro, em Tortosendo, Covilhã, nas Instalações cedidas pelo Seminário Missionário do Verbo Divino, o convívio dos “Filhos da Escola” da incorporação de Outubro de 1971. Este é o único seminário missionário da diocese da Guarda com 62 anos de história.

O encontro contou com a presença de 172 pessoas, entre familiares e amigos.

A responsabilidade do convívio foi entregue em 2010 pelo anterior organizador José Manuel Guerreiro, a António José Silvestre Raposo, MAR C, natural e residente nesta Vila de Tortosendo que acolheu os participantes.

Este convívio teve a particularidade de fechar um número, já bastante grande, quatro décadas da incorporação, por isso foi dado um destaque especial pela maioria dos presentes.

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● VALM RES Eurico Fernando Correia Gonçalves nomeado Presidente do Conselho Superior de Disciplina da Armada ● CFR Tomé Manuel Palhas Ezequiel nomeado Representante Nacional na Célula Permanente da Força Marítima Europeia ● CFR FZ Rui Manuel da Graça Lopes Carrilho nomeado Comandante do Batalhão de Fuzileiro n.º 1 e em acumulação Comandante da Unidade da Polícia Naval ● CTEN SEF Paulo Fernandes Rodrigues Palma nomeado Chefe do 1.º Destacamento da Companhia Geral do (CIMIC).

REFORMA

● CMG Américo Cunha ● CMG AN Manuel Luís Longo Alves Dinis ● CMG AN Joaquim Fernando da Costa Mendes ● CMG Mário João Maria Rodrigues Mendes Almeida Russo ● CTEN SEH José Manuel Fialho Lourenço ● SAJ E Cândido Teixeira dos Santos ● SAJ M José Manuel Fernandes de Barros ● SAJ M Victor Manuel Marçal Guedes ● 1SAR L Victor Manuel Coelho Loureiro dos

Santos ● 1SAR L Francisco Julião Madeira ● 1SAR L Manuel da Silva ● 1SAR C Humberto Fernando de Figueiredo ● 1SAR C António Abade Nunes ● 1SAR CM Carlos Nunes Serra ● CAB E Luís Manuel Marques Ribeiro ● CAB CM Victor Manuel Fino Simão ● CAB TFH Manuel António Ferreira Gonçalo ● CAB V Pedro Manuel Rodrigues dos Santos ● CAB T Paulo Alexandre Cavaco de Azevedo ● CAB M Raimundo José dos Santos de Vasconcelos ● CAB M Manuel Elísio dos Santos ● CAB L José Manuel da Cruz Martins.

FALECIDOS

● CMG REF José Manuel das Neves Marques ● CMG FZE REF João Fernandes Mendes Barata ● 1TEN SG REF Odaltino Alves Cabral e Silva ● 1TEN OT REF Manuel Pereira Barbedo ● 1TEN SEF REF Arnaldo Laranjo Ferreira ● SCH CM REF Idalino dos Santos Pontes ● SAJ L REF Ivónio Marques Pimenta de Castro ● SAJ CE REF Inácio Rosado Rolo ● CAB TFH REF Diamantino Simões Mendes ● 2MAR RC EM Filipe Miguel Gonçalves Vital Pedroso ● AG1CL PM APOS Silvério Maia Dias Mourato ● CAB-MAR QPMM APOS António Marques Miguel ● CAB PONT QPMM APOS Américo Genoveva Carreira ● AJ MAN QPMM Hugo José dos Santos Mártires Balsinha.

CONVÍVIO

“FILHOS DA ESCOLA” DE SETEMBRO DE 1962



● No passado dia 24 de Setembro, realizou-se no Restaurante “Flor da Mata” em Fernão Ferro, o almoço de confraternização comemorativo do 49º aniversário da incorporação de Setembro de 1962, no qual estiveram presentes 81 “Filhos da Escola” acompanhados de seus familiares e amigos.

Mais uma vez o ambiente foi de total alegria e de recordações. Pretende-se que, no próximo ano, se comemore o 50º Aniversário da incorporação com uma programação condigna e mais alargada.



PROMOVER. PREVENIR. TRATAR E CUIDAR DA SAÚDE DOS SEUS OLHOS



A ALM-Oftalmolaser é uma clínica especializada na prestação de serviços de oftalmologia, com modernas instalações em Lisboa e Almada. Dispõe de uma cuidada equipa de profissionais que garante um serviço de excelência ao doente e ao acompanhante.

A nossa clinica está preparada para responder ao tratamento de todas as patologias oftalmológicas, com a prestação de um serviço de qualidade igual ou superior, ao praticado em clinicas internacionais.

Estamos dotados com todas as tecnologias de ponta e aplicamos as técnicas cirurgicas mais recentes, acompanhando todos os avanços que são feitos neste âmbito.

Uma das vertentes da oftalmologia em que esta clínica se tem destacado tem sido a **Cirurgia Refractiva**, isto é, o tratamento dos defeitos de refração (miopia, hipermetropia, astigmatismo e presbiopia) por métodos cirúrgicos vários, permitindo aos doentes a independência em relação ao uso de óculos ou lentes de contacto.

Consultas de Oftalmologia

- *Geral
- *Especialidade

Cirurgia Refractiva (Lasik/Zyoptix/Fentosegundo)

- *Miopia
- *Hipermetropia
- *Astigmatismo
- *Presbiopia

Cirurgias

- *Catarata
- *Estrabismo
- *Glaucoma
- *Cirurgia da Criança
- *Lentes Intra-oculares
- *Vítreo-retiniana
- *Laser Argon e Yag c/ SLT
- *Transplantes

Exames

- *Adap. de Lentes de Contacto
- *Estudos Ortópticos
- *Microscopia Espacular
- *Topografia Corneana (Orbscan)
- *Electrofisiologia Ocular
- *Neurofisiologia
- *Perimetria Computorizada

Trat. da Retinopatia Diabética Tratamento da DMI

- *Angiografias
- *Retinografia
- *Ecografia
- *Paquimetria
- *Biometrias
- *OCT
- *UBM



Rua Dr. Nicolau de Bettencourt, nº 39 e 41 | 1050 – 078 Lisboa·

Av. D. Nuno Álvares Pereira nº 76 – 76A | 2800 - 177 Almada

Tel: 213 838 560/2 | Fax: 213 838 563/9

Telemóvel: 969 803 883/4 – 939 654 156 – 917 418 247

alm.omc@alm.pt

www.alm.pt

Acordos: ADM, ADSE, AdvanceCare, CGD, Companhias de Seguros, Future Healthcare, Imprensa Nacional Casa da Moeda, Maxicare, Medicare, Médis, Multicare, Ordem dos Engenheiros, PSP, PT/ACS, RTP, SAMS Quadros, SAMS-SBSI, SAMS-SIB, Sávda, Serviço Médico Permanente, SSGNR, Unimed

Navios Hidrográficos

10. O NAVIO HIDROGRÁFICO BEIRA

Construído no Arsenal da Marinha, em Lisboa, foi aumentado ao Efectivo dos Navios da Armada em 30 de Dezembro de 1910 e classificado como canhoneira.

As suas principais características eram as seguintes:

Deslocamento máximo.....	500 toneladas
Comprimento (fora a fora).....	45 metros
Boca.....	8,30 "
Calado.....	2,34 "
Velocidade máxima.....	13 nós
Velocidade de cruzeiro.....	9 "
Autonomia (a 9 nós).....	3200 milhas

Possuía duas máquinas alternativas de tríplice expansão com 700 cavalos de potência, sendo o carvão o combustível utilizado. Armada com quatro peças de artilharia Hotchkiss, duas de 65 mm e outras duas de 47 mm. A sua guarnição inicial era de 71 homens (4 oficiais, 8 sargentos e 59 praças).

Os primeiros 25 anos de serviço repartiram-se em missões de fiscalização da pesca no Continente, patrulhas nos Açores e ocasionalmente na Madeira, permanências em Cabo Verde e Angola e a participação no "Périplo de África", em 1924/25, integrada na Divisão Naval Colonial. De salientar a sua notável acção durante a Grande Guerra, na defesa do porto cabo verdeano de São Vicente



perante a ameaça submarina alemã.

Em Agosto de 1936, a "Beira" passou a navio hidrográfico e foi destinada à missão hidrográfica de Angola, criada nesse ano, resultado da colaboração tripartida entre os Ministérios da Marinha e das Colónias e o Governo de Angola.

O navio chegou a Luanda em Novembro de 1936, iniciou os seus trabalhos no ano seguinte dando apoio aos trabalhos de hidrografia nos portos de Luanda e Lobito e Baía Farta. Em 1938, nos portos de Mossâmedes, Benguela e Baía dos Elefantes. No ano de 1939, nos portos do Cuíó, Porto Amboim e Baía de Santa Maria. Em 1940, na Baía das Luciras e, finalmente, em 1941, nas baías de Baba e de Porto Alexandre.

A utilização do navio possibilitou à Missão Hidrográfica de Angola produzir, num curto espaço de tempo, a carta hidrográfica n.º 309, (desde a foz do Rio Cubal da Hanha até ao Cabo de Santa Maria), a carta n.º 310 (desde o Cabo de Santa Maria à Baía de Baba) e ainda os planos hidrográficos das baías de Luanda, Lobito, Benguela, Farta, dos Elefantes, de Santa Maria e de Porto Amboim e dos portos do Cuíó e de Mossâmedes.

Após cinco campanhas hidrográficas, cujo alcance se revelou da maior importância em termos económicos e também para a soberania portuguesa em Angola, o navio hidrográfico "Beira" foi, em 1 de Setembro de 1941, abatido ao Efectivo dos Navios da Armada.

11. O NAVIO HIDROGRÁFICO CARVALHO ARAÚJO I

Foi construído em 1915 nos Estaleiros Charles Connell & Co. Ltd, em Glasgow, para a Marinha Britânica. Após participar na Grande Guerra foi adquirido, em 1920, pelo Governo Português, classificado de cruzador e baptizado de "Carvalho Araújo". Em 1932 foi considerado como aviso de 2.ª classe e adaptado a navio hidrográfico em 1937, tendo sido o primeiro deste tipo com aquele nome.

Possuía as seguintes características:

Deslocamento máximo.....	1210 toneladas
Comprimento (fora a fora).....	78,90 metros
Boca.....	9,90 "
Calado máximo.....	3,60 "
Velocidade máxima.....	17,25 nós

Disponha de duas máquinas com a potência de 2.750 cavalos. Tinha uma guarnição de 90 homens.

Durante o segundo semestre de 1937 e o ano seguinte apoiou a Missão Hidrográfica da Ilhas Adjacentes (M.H.I.A.). De acordo com o relatório do Chefe da Missão, de 1936 a 1939 a M.H.I.A. realizou o levantamento hidrográfico completo do arquipélago da Madeira e Ilhas Selvagens o qual compreendeu 12 cartas e planos hidrográficos, exigiu uma navegação de cerca de 10.000 milhas, durante cerca de 3.000 horas, em que se efectuaram 12.000 sondagens em profundidades até 4.000 metros, durante as quais se enrolaram e desenrolaram cerca de 9 milhões de metros de fio de prumo.

A partir de Maio de 1939 e até quase ao fim do ano seguinte, participou nos trabalhos que se realizaram nas ilhas açorianas de S. Miguel e Santa Maria. Em 1941 foi atribuído à Missão Hidrográfica de Angola (M.H.A) e até 1953 deu apoio aos levantamentos hidrográficos desde Lândana até à Baía dos Tigres, trabalhos que originaram quatro cartas gerais, dez costeiras e 30 planos de portos, baías, barras e troços de costa, alguns dos



quais implicaram sucessivos levantamentos a fim de se procederem a actualizações. Em 1953 a área atribuída à M.H.A. foi ampliada, passando também a incluir o Arquipélago de S. Tomé e Príncipe, sendo o seu nome alterado para Missão Hidrográfica de Angola e S. Tomé (M.H.A.S.T).

Com propulsão a carvão, o "Carvalho Araújo" começou a apresentar problemas devido à sua idade avançada pelo que, a partir de 1958, submeteu-se anualmente a reparações na Cidade do Cabo. Em virtude de ter deixado de existir carvão em Luanda, ia reabastecer-se na Nigéria. Chegou então a ser aventada a possibilidade de o converter para nafta, mas, devido ao seu mau estado, optou-se por o substituir por outro navio, o que veio a suceder.

Em 1959, o N.H. "Carvalho Araújo" foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada.

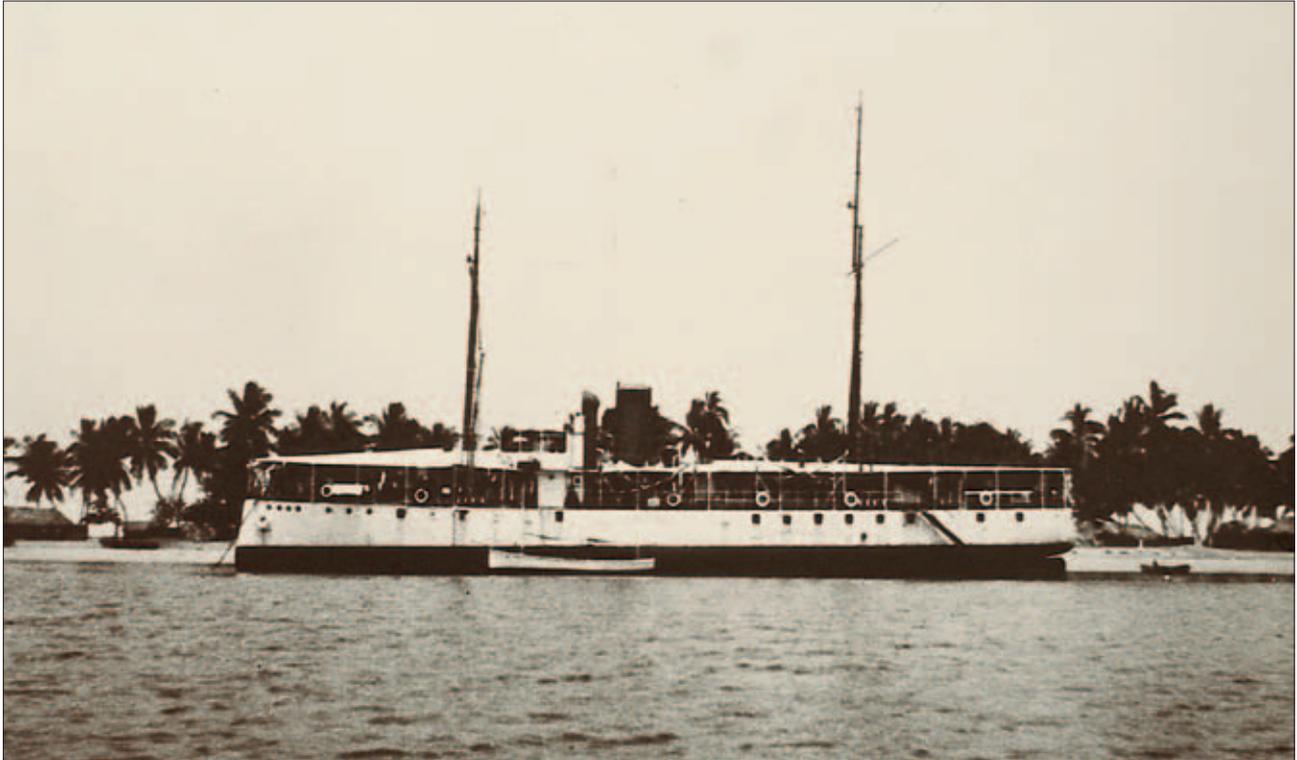
Entre os comandantes do navio salienta-se o então Capitão-tenente Luciano Ferreira Bastos que assumiu o comando em 24 de Julho de 1953, tendo desde essa data e até 1960 chefiado a M.H.A.S.T. e a ela voltado no ano seguinte. Considerado um dos mais distintos engenheiros hidrógrafos, foi o autor da proposta de criação do Instituto

Hidrográfico, apresentada em 1960 à Superintendência dos Serviços da Armada. Em 2002, num gesto simbólico de profundo significado, o Vice-almirante Luciano Bastos procedeu à entrega ao Instituto Hidrográfico da bandeira, da flâmula e do jaque içados pela última vez no N.H. "Carvalho Araújo", em 23 de Setembro de 1959.

O navio foi afundado a 13 de Novembro de 1963 ao largo da costa de Angola, com cargas de dinamite e fogo de artilharia, pela fragata "Diogo Gomes".

Navios Hidrográficos

10. O NAVIO HIDROGRÁFICO BEIRA



11. O NAVIO HIDROGRÁFICO CARVALHO ARAÚJO I

