REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 474 • ANO XLII

MAIO 2013 • MENSAL • € 1,50



OPERAÇÃO ATALANTA

MARINHA ASSUME NOVAMENTE COMANDO NO COMBATE À PIRATARIA NO ÍNDICO

Dia da Marinha
Barreiro 2013
18 a 26 de maio



programa

Exposição de atividades da Marinha
Auditório Municipal Augusto Cabrita
18 maio a 1 de junho: 10h00 – 18h00
19 e 26 de maio: 15h00 – 18h00

Atividades complementares ao ar livre
Parque da Cidade
18 a 25 de maio: 10h00 – 23h00
26 de maio: 15h00 – 20h00

Atividades desportivas

Iniciação à orientação, lançamento da retenida, tração à corda e 12 minutos de corrida
Parque da Cidade
21 a 23 de maio: 09h00

Passeio pedestre "Descobrindo o Barreiro" e iniciação à orientação
Parque da Cidade
25 de maio: 09h00

Unidades navais abertas a visitas
Base Naval de Lisboa
18 a 20 e de 25 a 26 de maio: 11h00 – 20h00

Batismos de mar
Base Naval de Lisboa e Barreiro
18 a 20 e de 25 a 26 de maio

Concerto pela Banda da Armada
Largo do Mercado Municipal 1.º de Maio
24 de maio às 22h00



comemorações
26 de maio

Missa em sufrágio dos militares, militarizados e civis da Marinha falecidos
Horário: 10h00
Local: Igreja de Nossa Senhora do Rosário

Cerimónia Militar
Horário: 11h30
Local: Av. Bento Gonçalves

Saiba tudo em:
www.marinha.pt/DM2013
www.cm-barreiro.pt

Marinha

Barreiro
Câmara Municipal

REVISTA DA ARMADA

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 474 • Ano XLII
Maio 2013

Diretor
CALM EMQ
Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redação
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redação
1TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redação
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, Redação 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 eletrónica e produção
Smash Creative

Tiragem média mensal:
4500 exemplares

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



ANUNCIANTES:
ROHDE & SCHWARZ, Lda.

SUMÁRIO



4
NRP *Álvares Cabral* na Operação ATALANTA.

18
A obra de Jean Baptiste Pillement e o afundamento e resgate da nau espanhola "San Pedro de Alcântara".





25
Almirante Pinheiro Azevedo.

PROGRAMA DIA DA MARINHA 2013	2
PORTUGAL NO COMANDO DA EUNAVFOR	6
A INSPEÇÃO DAS REPARAÇÕES DOS SUBMARINOS	7
UMA EXPERIÊNCIA FALHADA	8
O NOVO COMANDO DA NATO EM OEIRAS	10
CERIMÓNIA DO DIA DO COMBATENTE NA BATALHA	11
A MARINHA NO FINAL DA DINASTIA DE AVIS (4)	12
SUBMARINOS EM PORTUGAL – 100 ANOS. EXPOSIÇÃO	13
ENCERRAMENTO DA ESTAÇÃO RADIONAVAL DA HORTA	14
MARINHA E FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DE LISBOA. ASSINATURA DE PROTOCOLO DE COOPERAÇÃO	15
COMISSÃO CULTURAL DA MARINHA	16
TOMADAS DE POSSE	21
ACADEMIA DE MARINHA	22
OS 520 ANOS DE CRISTÓVÃO COLON EM LISBOA	24
VIGIA DA HISTÓRIA 54 / CONVÍVIOS	28
TOMADA DE POSSE DOS CORPOS GERENTES DO CLUBE MILITAR NAVAL / TOMADA DE POSSE DOS ORGÃOS SOCIAIS DO CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA	29
SAÚDE PARA TODOS 3	30
NOVAS HISTÓRIAS DA BOTICA (23)	31
QUARTO DE FOLGA / CONVÍVIOS	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / XX ENCONTRO NACIONAL DE COMBATENTES	34
NAVIOS HIDROGRÁFICOS	CONTRACAPA

NRP *ÁLVARES CABRAL* NA OPERAÇÃO ATALANTA

1ª PARTE

A MISSÃO

A Fragata *Álvares Cabral* foi designada para integrar a Força Naval da União Europeia (EUNAVFOR) e ao mesmo tempo a Força Marítima Europeia (EUROMARFOR), na Operação ATALANTA 2013 no Oceano Índico, no período de 6 de abril a 6 de agosto de 2013, assumindo as funções de navio-almirante.

O objetivo primordial para esta missão é a proteção dos navios que transportam ajuda alimentar para a Somália no âmbito do *World Food Program* (WFP) e os navios de apoio logístico à *African Union Mission in Somalia* (AMISOM). Adicionalmente, e de uma forma mais abrangente, a operação pretende: proteger a navegação mercante no geral, agindo assim como efeito dissuasor da pirataria; impedir os ataques; e, sempre que possível, deter os suspeitos piratas de forma a poderem ser presentes a julgamento.

Com a atribuição da *Álvares Cabral*, esta é a terceira integração de navios da Marinha Portuguesa na EUNAVFOR e tem como particularidade de especial relevo, o facto de Portugal assumir pela segunda vez o comando da força naval, para o qual foi designado o Comodoro Jorge Novo Palma e um Estado-Maior multinacional embarcado que apoia o comandante da força e que é composto por 24 militares de Portugal, Bélgica, Alemanha, Espanha, Finlândia, França, Grécia, Letónia, Holanda e Suécia. O período do comando nacional coincide com o período de empenhamento do navio e o comodoro português assume simultaneamente a função de comandante da Força Tarefa da EUNAVFOR (CTF 465) e do Grupo Tarefa da EUROMARFOR (CTG 461.01 - COMGRUEUROMARFOR)

A operação em terra é comandada a partir do Quartel-general em Northwood, no Reino Unido. A composição da força varia em função das contribuições dos Estados Membros e tem em consideração a meteorologia na área, pretendendo-se que entre monções, com mar mais calmo e mais permissivo à operação dos piratas, a força possa dispor de maior número de navios. Assim, entre períodos de monção e inter-monção, a composição da força oscila normalmente entre 4 a 8 navios de superfície, apoiados por um conjunto de aeronaves de patrulha marítima que, por norma varia entre 3 e 5.

A área de operações onde a *Álvares Cabral* irá operar estende-se do Sul do Mar Vermelho, ao Golfo de Áden, ao Golfo de Omã e a grande parte do Oceano Índico, incluindo a República das Seychelles e a parte norte do canal de Moçambique, numa dimensão comparável à do Mar Mediterrâneo.

ENQUADRAMENTO

A atividade de pirataria tem vindo a ser desenvolvida por grupos criminosos que apresam e assumem o controlo de navios que transitam na área de operações e que, posteriormente, exigem avultadas quantias, cifradas em largos milhões de euros, pela libertação dos tripulantes, navios e respetivas cargas. As tripulações sequestradas enfrentam longos períodos de cativeiro, com uma média de cinco meses, podendo, no entanto, atingir períodos superiores a dois anos e meio, consoante a maior ou menor rapidez nas negociações dos resgates.







Fotos Júlio Tito

Por ano cruzam o Golfo de Áden cerca de 22000 navios e o impacto financeiro induzido pela necessidade de proteção contra o flagelo da pirataria está estimado em 7 mil milhões de dólares, custos associados, entre outros, ao aumento de velocidade para dificultar as abordagens, ao aumento dos prémios de seguro e à adoção de diversas medidas de auto-proteção, entre as quais se encontra o embarque de equipas privadas de segurança. Este elevado impacto financeiro reflete-se naturalmente no custo dos fretes que cruzam esta área e posteriormente tem um efeito direto no comércio e no preço dos produtos e bens que transitam nesta área do globo, como por exemplo o petróleo.

Atenta a este problema de dimensão mundial, em dezembro de 2008, a UE criou a EUNAVFOR – Operação ATALANTA, no âmbito da *Política de Defesa e Segurança Comum*, de acordo com diversas resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas e no respeito da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Em março de 2012, a UE prolongou o mandato da Operação Atalanta, estendendo-o até dezembro de 2014. Ao mesmo tempo, alargou a área de operações, passando a incluir a zona costeira (em terra) e as águas interiores da Somália, o que permitiu à EUNAVFOR conduzir com sucesso a primeira ação de disrupção a um ponto de apoio logístico de piratas na costa da Somália.

APRONTAMENTO DO NAVIO

Antes de iniciar a participação na Operação ATALANTA, a fragata *Álvares Cabral* passou, primeiro, por um longo período de manutenção, e posteriormente, por uma fase intensa de treino e certificação, conduzida inicialmente em Portugal e posteriormente em Plymouth, no Reino Unido, onde o navio foi preparado de forma abrangente para a condução de todo o tipo de operações no mar.

Por outro lado, houve necessidade de adaptar e treinar a guarnição para a especificidade da missão de combate à pirataria, nomeadamente a organização de bordo, com o objetivo de desenvolver capacidades necessárias à ação de *Maritime Security Operations* (MSO).

Para o efeito, foram edificadas, no âmbito das operações de superfície e contra-pirataria, entre outras, capacidades específicas para missões de escolta de

navios da WFP e AMISON, missões de Recolha de Imagem, Vigilância e Reconhecimento dos campos piratas na costa e dos navios pirateados nos fundeadouros e missões de neutralização dos vetores de ação pirata, através de ações de *Boarding*, patrulhas e fiscalização de área.

Enquanto navio-almirante, e como consequência de maior exigência na área C4IS[1], a preparação das Tecnologias da Informação e Comunicações (TIC) apresentou-se como um desafio significativo, potenciado pela recente implementação de uma rede de Comando e Controlo (C2) segura, designada de ACMN (*Atalanta Confidential Mission Network*), usada em apoio à Operação Atalanta e pela necessidade de dispor também da NSWAN (*NATO Secret Wide Area Network*) e da rede americana CENTRIXS (*Combined Enterprise Regional Information Exchange System*).

Para que todos os sistemas e redes funcionassem de forma robusta e flexível, procedeu-se a adaptações físicas à LAN[2] de bordo, com alterações profundas nas infraestruturas de rede e bastidores, tendo estes trabalhos sido realizados pelo AA, S.A. com uma forte participação do navio, fator que permitiu uma significativa poupança de recursos.

Finalmente, também na área dos sistemas, da plataforma e do abastecimento, os preparativos foram prolongados e a atividade desenvolvida foi intensa de modo a garantir a sustentação para 5 meses, permitindo que os sistemas mais relevantes para a missão se mantenham operacionais durante todo o período. Em todas estas áreas, é de referir que, apesar das dificuldades reconhecidas, o esforço de todos os que em terra apoiam a esquadra foi inexcedível e permitiu dotar a *Álvares Cabral* dos meios humanos, financeiros e materiais necessários e adequados ao aprontamento eficaz do navio.

O DIA DA LARGADA

No dia da largada foi notório que o período de 5 meses longe de familiares e amigos não deixa ninguém indiferente, mas ao mesmo tempo sentiu-se a motivação de uma guarnição que nos últimos 2 anos, com forte dedicação, ultrapassou sucessivas etapas, quantas vezes com sacrifício pessoal e familiar para aprontar e preparar o navio para uma missão desta envergadura.

A vinda a bordo do Ministro da Defesa Nacional, acompanhado do General CEMGFA, do Almirante CEMA, e do Vice-Almirante Comandante Naval, foi neste dia sentida pela guarnição como o reconhecimento do esforço desenvolvido até aqui e como uma motivação adicional para os desafios futuros, relevando o reconhecimento da importância da missão para o prestígio da Marinha, das Forças Armadas e de Portugal.



Foto Pedro Vaz Antunes

O Mestre apitou à faina às 12h30 do dia 21 de março e de seguida, sob olhar atento de familiares e jornalistas, o navio rodou na bacia do Alfeite e rumou ao primeiro porto de escala – Souda Bay – na ilha grega de Creta.

O TRÂNSITO PARA A ÁREA DE OPERAÇÕES

No trânsito para Creta, durante seis dias, foi cumprido um alargado plano de treino e realizados exercícios em diversas áreas, com o objetivo de testar e melhorar o desempenho e reduzir os tempos de reação do navio. Neste âmbito, o treino relacionado com o combate à pirataria foi considerado como prioritário, tendo sido conduzidos exercícios de abordagem com helicóptero por *fast-rope*, tiro, abordagem por semi-rígida e detenção de piratas, entre outros. Integrado neste programa de treino mais específico para a missão, foram ainda conduzidas diversas outras atividades de treino nas áreas da marinharia, limitação de avarias e socorrismo.



Foto Júlio Tito

Adicionalmente ao treino prático, o período de trânsito foi aproveitado para formação teórica, com a apresentação de *briefings* detalhados sobre a área de operações e sobre a reorganização interna que foi necessário implementar para melhor adaptar o navio à execução de operações contra pirataria.

No dia 27 de março, ocorreu a primeira paragem logística, em Souda Bay, na ilha grega de Creta, que teve como principal objetivo o reabastecimento de gasóleo F76. Apesar do curto período, a estadia permitiu à guarnição visitar a cidade mais próxima – Chania, antes do navio largar de novo rumo ao Canal do Suez.

A travessia do canal teve início na madrugada de 30 de março e foram necessárias 15 horas para alcançar o Mar Vermelho. Esta longa travessia, parcialmente efetuada no período noturno, permitiu apreciar uma paisagem *sui generis*, especialmente verde e com diversa vegetação na margem Oeste e quase completamente desértica na margem Leste. Como de costume, a efusividade das embarcações que transportam pilotos e funcionários do canal para bordo marcou presença e houve ainda espaço para alguns dos funcionários do canal tentarem a tradicional venda de *souvenirs* à guarnição.

Após saída do canal no Porto do Suez, a navegação no Mar Vermelho decorreu com mar chão, bastante calor e a elevada humidade característica da área, tendo o trânsito para o Djibuti sido dedicado aos derradeiros preparativos para integrar a Task Force 465.

No dia 3 de abril, já no Golfo de Áden, foi efetuado reabastecimento de combustível com o RFA *Fort Victoria*. No dia seguinte, pelas 10h30, a *Álvares Cabral* atracou no cais número 10 do porto do Djibuti, onde se iniciou um conjunto de atividades dedicadas à entrega de comando da EUNAVFOR e à passagem de testemunho da Marinha Espanhola para a Marinha Portuguesa.

Colaboração do COMANDO DO NRP ÁLVARES CABRAL

Notas

[1] *Command, Control, Communications, Computers and Information Systems*

[2] *LAN – Local Area Network*

PORTUGAL NO COMANDO DA EUNAVFOR

Decorreu no passado dia 6 de abril no porto do Djibouti, a cerimónia de entrega de comando da Força Naval da União Europeia, onde estiveram presentes representantes diplomáticos e militares, tanto dos países da União Europeia como dos países da região e outras entidades que colaboram no esforço internacional de combate à pirataria na área de operações.

Na cerimónia presidida pelo Contra-almirante Eric Dupont – 2º Comandante da Operação ATALANTA, o Comodoro Novo Palma assumiu o comando da força congratulando o seu antecessor, o Contra-almirante Pedro García de Paredes, a quem agradeceu toda a dedicação e do seu Estado-maior no processo de passagem de comando. Referiu ainda que irá garantir a continuidade da ação de comando no cumprimento da missão, considerando como desafio os excelentes resultados obtidos durante a rotação anterior.

Dirigindo-se ao navio-almirante, o Comodoro Novo Palma disse: *"Álvares Cabral, vós sereis nos próximos quatro meses o orgulhoso navio-almirante da EUNAVFOR, prepararam-se bem e desempenharão ao mais alto nível"*.

Para além da prevenção e repressão de atos de pirataria e roubo no mar, na região do Corno de África, a Operação ATALANTA iniciada em 2008, tem assegurado o trânsito seguro dos navios que apoiam o Programa Alimentar Mundial (PAM), num contributo para a sustentação do apoio humanitário na Somália, Estado frágil assolado num passado recente pela instabilidade interna e por uma seca severa. Estima-se que atualmente cerca de 1 milhão e 560 mil somalis são diretamente dependentes do PAM.

O mandato da Operação ATALANTA foi atualizado em 23 de março de 2012, prorrogando a operação até dezembro de 2014 e incluindo o território costeiro da Somália e suas águas interiores na área de operações. Estima-se que 21000 navios mercantes transitam na região do Golfo de Áden anualmente.

A Marinha Portuguesa tem participado de forma sustentada e contínua na Operação ATALANTA, desde o seu início, com a integração de oficiais no Comando e Estado-Maior da Força e sempre que possível no Comando da Operação em Northwood, Reino Unido. Em 2011, entre abril e agosto, o Comodoro Silvestre Correia comandou a Força, sendo que este comando, o primeiro que Portugal assumiu no contexto da União Europeia, contou então com a Fragata *Vasco da Gama* como navio-almirante. Em 2012, a Marinha aprontou novamente um meio para integrar a operação, a Fragata *Corte-Real*, que participou entre março e maio.

O período atual do comando decorre de 6 de abril a 6 de agosto de 2013 e a Força é atualmente constituída por 1579 homens e mulheres, dos quais 24 servem no Estado-Maior internacional embarcado, sendo provenientes de Portugal, Espanha, Alemanha, Grécia, Holanda, França, Bélgica, Finlândia, Letónia e Suécia.

A EUROMARFOR atribuiu à Operação ATALANTA, desde 6 de dezembro de 2011 até 6 de agosto de 2013, o comando do grupo tarefa (COMGRUEUROMARFOR), coincidindo com os comandos da Força assumidos continuamente pela França, a Itália, Portugal e a Espanha.





Na Força Tarefa da EUNAVFOR, TF 465, integram-se unidades navais, aeronaves e equipas de proteção especiais, contando o comando português com as seguintes unidades:

NRP *Álvares Cabral* (Portugal), de 6 de abril a 6 de agosto de 2013;

HSwMS *Carlskrona* (Suécia), de 6 de abril a 1 de Agosto de 2013;

ESPS *Numancia* (Espanha), de 3 de abril a 6 de agosto de 2013;

ESPS *Rayo* (Espanha), de 27 de fevereiro a 20 de maio de 2013;

HNLMS *De Ruyter* (Holanda), de 7 de fevereiro a 26 de maio de 2013;

FS *Courbet* (França), de 16 de fevereiro a 12 de abril de 2013;

FS *Nivoise* (França), de10 de abril a 14 de junho de 2013;

FS *Tonnerre* (França), de 12 de abril a 12 de maio de 2013;

FS *Georges Leygues* (França), de 12 de abril a 12 de maio de 2013;

Aeronave de patrulha marítima P3C da Alemanha, de 1 de janeiro a 1 de maio de 2013;

Aeronave de patrulha marítima P3M de Espanha, de 1 de janeiro a 31 de dezembro de 2013;

2 Aeronaves de patrulha marítima SW3 Merlin Fairchild do Luxemburgo;

Equipa autónoma de proteção a navios (AVPD) da Finlândia, de 10 de março a 23 de julho de 2013, que embarca nos navios mercantes que operam para o Programa Alimentar Mundial;

Equipa de proteção a navios (VPD) da Estónia, embarcada nos navios franceses;

Equipa de Apoio à operação, no Djibouti, a operar permanentemente.

O último ataque de pirataria com sucesso ocorreu em maio de 2012 e existem ainda 2 navios sob controlo das organizações de piratas, de um total de 47 navios pirateados até ao momento nesta região do Globo, desde 2008. Para estes resultados tem contribuído o esforço continuado da Força Naval da União Europeia com ações de vigilância dos espaços marítimos da região, para prevenção e repressão desses atos. Salienta-se ainda pela especial relevância os acordos celebrados com Estados costeiros na região, como a República das Seychelles e as Ilhas Maurícias, no sentido de garantir a entrega de suspeitos da prática de atos de pirataria, com vista ao seu julgamento.

A Operação ATALANTA está enquadrada numa estratégia da União Europeia, no âmbito da Política Comum de Segurança e Defesa, com uma abordagem abrangente que inclui ações visando a estruturação da governação e o desenvolvimento, assim como as seguintes outras duas missões na região:

– A European Union Training Mission, missão militar que tem como objetivo reforçar o Governo Federal da Somália e as suas instituições, providenciando treino às suas Forças Armadas, para a qual Portugal tem vindo igualmente a participar com militares das Forças Armadas;

– A EUCAP NESTOR, missão civil que visa a edificação de capacidades regionais no âmbito da segurança marítima.

Verificando-se atualmente uma significativa redução da pirataria na região, esta atravessa uma fase que exige a sustentação de todas as linhas de ação presentes na abordagem abrangente implementada pela União Europeia, como referiu o Comodoro Novo Palma nas palavras que proferiu ao receber o comando: *"A Operação ATALANTA constituiu ao longo dos últimos cinco anos um legado para a segurança marítima na região, proporcionado pelo enquadramento da abordagem abrangente da UE, pela adoção de boas práticas pela marinha mercante, por uma cooperação crescente entre as Forças colocadas na região – NATO, Coligação de Forças Marítimas, sob a égide da 5ª esquadra dos EUA, China, Coreia do Sul, Índia, Japão, Irão, Rússia – e pelo reforço do encaminhamento judicial e penal dos suspeitos do cometimento de atos de pirataria encontrados no mar e transferidos para autoridades competentes"*.

Colaboração do COMANDO DA EUNAVFOR

A INSPECÇÃO DAS REPARAÇÕES DOS SUBMARINOS I.R.S.

A I.R.S. foi criada por despacho 4/74 de 7 de Março de 1974 do Administrador do Arsenal do Alfeite.

As circunstâncias que levaram a tal decisão já foram por mim descritas em 1990 num artigo que então foi publicado nos Anais do Clube Militar Naval[1], pelo que serei muito mais breve no seu relato.

No entanto, já terminado o ciclo da vida útil dos submarinos da 4ª Esquadrilha[2], é necessário fazer um rápido balanço sobre a influência que teve a actividade da I.R.S. na operacionalidade dos 3 submarinos da classe "ALBACORA". E uma coisa é certa. Navios que se pensava poderem ter uma vida pouco superior a 20 anos acabaram por permanecer em operação por mais de 40 anos! E se o mérito desse prolongamento em parte se deve à Esquadrilha de Submarinos, a actuação da I.R.S. ao longo desse prolongado período teve também uma influência fundamental, que se traduz por uma favorável apreciação da generalidade dos utilizadores dos submarinos.

Tanto mais que, ao contrário do que sucedeu com os submarinos da 3ª Esquadrilha, os navios foram utilizados até ao final da sua vida sem limitações à imersão máxima a que podiam mergulhar. As condições de segurança em imersão mantiveram-se inalteradas ao longo de toda a sua vida, o que só pode ter sido alcançado com uma exigente e cuidadosa manutenção dos navios[3].

Voltando ao acto inicial da sua criação, pode-se afirmar que a I.R.S. nasceu de um equívoco, aliás consubstanciado no seu próprio nome: Inspecção, que de acordo com o despacho acima citado "não devia interferir nem na execução dos trabalhos, nem no funcionamento dos outros órgãos" do Arsenal, mantendo-se sempre em funções a Divisão de Submarinos que até então coordenava a grande reparação do "BARRACUDA" no interior do Arsenal do Alfeite.

Só que é preciso recordar que a criação da I.R.S. era o resultado imediato do despacho de 25 de Fevereiro de 1974 do então Ministro da Marinha Almirante Pereira Crespo, que atribuía ao Arsenal do Alfeite, **no que dizia respeito aos submarinos**, as funções técnicas que competiam normalmente à Direcção das Construções Navais (D.C.N.) e as funções de organismo abastecedor da competência da Direcção do Serviço de Abastecimento (D.S.A.). Desta directiva era então excluído o material da competência da Direcção dos Serviços de Electricidade e Comunicações (D.S.E.C.), mas mesmo esse campo de actividade veio a ser atribuído ao Arsenal do Alfeite quando da posterior integração das correspondentes oficinas no Grupo de Oficinas de Armamento e Material Electrónico (G.O.A.M.E.) do Arsenal do Alfeite.

Juntamente com o destacamento para o Arsenal da maioria dos técnicos que tinham acompanhado em Toulon a grande reparação do "ALBACORA", passou o Arsenal a controlar todos os recursos de pessoal e de material de que a Marinha dispunha, para ser o **único** organismo responsável pela manutenção dos submarinos.

Em termos de organização era uma verdadeira revolução no sistema então existente para a manutenção dos navios da Armada! Um só responsável pelos prazos, pelos custos e pela qualidade, sem a possibilidade de atribuir eventuais desvios aos outros organismos intervenientes. E embora pouco tempo depois se constatasse que o novo esquema resultava, nunca houve a vontade de o alargar à manutenção dos navios de superfície!

No entanto, foi ainda necessário, e já depois do 25 de Abril, extinguir no interior do Arsenal a Divisão de Submarinos, passando a I.R.S. a ser o **único** serviço no Arsenal a dirigir a manutenção dos submarinos.

Durante o longo período em que a I.R.S. se dedicou à manutenção dos submarinos, a Marinha continuou a fornecer ao Arsenal os técnicos, na sua grande maioria submarinistas, que souberam manter o elevado nível de rigor e de exigência necessários para garantir o funcionamento seguro dos navios. Os restantes serviços do Arsenal souberam igualmente acompanhar esta evolução qualitativa da manutenção, o que se traduziu por um melhor nível de qualidade na reparação dos navios de superfície.



Submarino da classe Albacora em Grande Revisão na doca flutuante Engº Perestrello de Vasconcelos, no Arsenal do Alfeite.

J. Falcão de Campos
CMG ECN

Notas:

[1] *A manutenção dos submarinos. 1970-1974, um período difícil, Anais do Clube Militar Naval, Vol. CXX, Janeiro-Março 1990, pág. 67-80.*

[2] *Inicialmente constituída por 4 navios, "ALBACORA", "BARRACUDA", "CACHALOTE" e "DELFIM", a Esquadrilha ficou reduzida a 3 unidades após a cedência à Marinha Francesa em 1975 do "CACHALOTE", por se ter considerado na altura inviável, com os recursos então existentes no Arsenal, a manutenção das quatro unidades, sem recorrer à criação de uma segunda linha de grandes reparações, o que não era sustentável economicamente.*

[3] *Os submarinos da classe "ALBACORA" foram construídos a partir de 1964 e seriam idênticos aos submarinos "JUNON" e "VENUS", os dois submarinos franceses então mais recentes da classe "DAPHNÉE". Na década de 60 do século passado estes submarinos convencionais eram dos melhores que então se construíam. A longa vida dos 3 submarinos portugueses e a circunstância de por motivos orçamentais por norma só terem sido introduzidas as alterações que diziam respeito à segurança dos navios, levou a que estivessem militarmente obsoletos no fim da sua vida.*

N.R.

O autor não adota o novo acordo ortográfico.

UMA EXPERIÊNCIA FALHADA

Em 1 de fevereiro de 1968 realizou-se uma reforma nas forças armadas do Canadá extremamente ousada.

Em resultado da persistência e da vontade política do Ministro Paul Hellyer, antigo oficial da Força Aérea Canadiana, a Marinha, o Exército e a Força Aérea deixaram de existir como entidades independentes.

Perante a surpresa do mundo ocidental, foi criada uma organização única intitulada "*Canadian Armed Forces*", sem distinção de Ramos.

O conceito parecia simples e foi entendido como vantajoso pelo Governo do Canadá, após aturadas discussões a vários níveis. A unificação dos três Ramos pouparia dinheiro para comprar melhor equipamento. Por outro lado, seria uma forma de acabar com as rivalidades entre os serviços. Os Ramos poderiam assim treinar e combater em conjunto e usar equipamento semelhante, esquecendo-se as enormes diferenças que havia nestes aspetos. No caso específico da Marinha, pretendia-se também dissolver os resíduos de influência britânica, com raízes históricas, que até se notava na sua designação – *Royal Canadian Navy*.



DDG Huron.

Foi criado um Comando de Instrução para recrutar e dar a formação inicial a todo o pessoal militar. O Comando do Material passou a ser responsável pela aquisição, armazenamento e distribuição de sobressalentes para todas as unidades.

Todos os militares passaram a usar os mesmos uniformes (verdes, do Exército) e a adotar os mesmos postos (do Exército).

Pensava-se que os Ramos individualizados não eram capazes de enfrentar os desafios do futuro. Apenas um comando unificado, apoiado num *staff* que pudesse controlar todo o planeamento e as operações, subordinado a um Conselho Superior de Defesa, dirigido pelo Ministro da Defesa Nacional, poderia atuar com uma visão nacional e formular soluções unificadas para os problemas de defesa nacional.

Curiosamente já tinha havido uma tentativa semelhante no final da I Guerra Mundial, mas foi abandonada após a II Guerra Mundial.

A Marinha foi o Ramo que mais resistiu, o que conduziu a várias exonerações, dos que não aceitaram a mudança, nomeadamente o muito respeitado Contra-almirante Landymore, o mais antigo dos comandantes operacionais. Vendo-se impotentes para resistir à vontade política, os oficiais, sargentos e praças sob o comando do CALM Landymore, juntamente com outros, resolveram manifestar-lhe publicamente o seu apreço. Formaram duas extensas alas de militares para a passagem do Almirante à saída do comando e ovacionaram-no longamente, com muitas lágrimas à mistura.

Estando embarcado na fragata *Magalhães Corrêa*, tive ocasião de participar na STANAVFORLANT em 1976, que contava também com um navio canadiano, o DDG *Huron*. Lembro-me bem da simpatia dos oficiais do Canadá, mas era visível o descontentamento por usarem um uniforme tão diferente das outras marinhas e já terem pessoal a bordo indiferenciado. Quem conhece este ambiente pode imaginar o gozo e as piadas constantes por parte dos britânicos, americanos, alemães e, evidentemente, dos portugueses.

O divertimento atingiu o auge quando foi organizada uma operação multinacional (julgo que liderada por alemães) para "roubar" um enorme índio de madeira que estava orgulhosamente colocado na câmara de oficiais no navio canadiano. Um grupo provocou uma distração e outro grupo pegou no índio e fê-lo arriar para uma embarcação que, silenciosamente, encostou no bordo do lado do mar da *Magalhães Corrêa*, que estava atracada ao *Huron*. Os oficiais canadianos não deram por nada, mas não acharam graça ao sucedido, até porque foi encarado como uma falha de segurança pouco desculpável.

Depois de várias diligências, e passados um ou dois dias, lá foi organizada uma escolta, que transportou o índio em marcha militar pelo cais, recuperando-o do navio alemão onde estava guardado. Claro que as cervejas e o vinho tinto alimentaram as gargalhadas e faziam tirar a conclusão de que a ocorrência só foi possível porque eles não eram verdadeiros marujos.

Quais foram os resultados da reforma, certamente muito bem intencionada?

As poupanças nunca existiram e os novos equipamentos não foram comprados, nos termos em que se preconizavam. A desmoralização da ex-Marinha foi enorme, mas também afetou os outros ex-Ramos.

Passados alguns anos foram restaurados os postos tradicionais na Marinha e, em 1985 (17 anos após o início da reforma), foram também recuperados os uniformes habituais da Marinha. Em 2010, os oficiais puderam usar novamente o óculo nos seus galões. Finalmente, em Agosto de 2011, os Ramos readquiriram a sua individualidade. Renasceu a "*Royal Canadian Navy*". Os veteranos tinham lutado muitos anos para o conseguir, sob o lema: *RESTORE THE HONOUR!*

Recentemente fizeram-se vários ajustamentos à organização da Marinha, no sentido inverso ao que tinha sido feito a partir de 1968 e é possível que a tendência continue.

Como foi possível que isto acontecesse num país que é dos mais desenvolvidos e dos mais respeitados do mundo pelo elevado nível educacional e cultural? Os custos desta experiência podem ser determinados?

Talvez se possa encontrar alguma explicação, fazendo um paralelo com alguns dos princípios que aprendemos na teoria geral da estratégia, usando um raciocínio semelhante.

Dos três grandes princípios com

maior aceitação geral, há dois que interessa considerar neste caso. A importância do objetivo e a economia do esforço.

O primeiro obriga-nos a pensar fundamentalmente na adequabilidade da estratégia. Se a estratégia não for adequada não traça o rumo certo relativamente aos objetivos a alcançar, desviando-se para outros alvos. Trata-se, portanto, de uma questão de eficácia, ou seja, em que grau os objetivos poderão ser atingidos.

O segundo princípio apela essencialmente à poupança de meios, ou seja, a obtenção de um determinado resultado com o mínimo de recursos. É o que se pode traduzir por eficiência.

A melhor estratégia será a que promete a maior eficácia e a maior eficiência. O problema é que a eficácia e a eficiência nem sempre andam a par. No caso em apreço, valorizou-se de tal modo a eficiência, que se perdeu de vista a eficácia.

Há um conhecido estrategista, Colin S. Gray, que atribui maior peso à eficácia do que à eficiência. Quer isto dizer que o objetivo é tão importante que mais vale gastar demasiado para o alcançar, do que consumir recursos e não ter o sucesso esperado.

De facto, os cálculos apontavam para menores custos agregando as principais estruturas dos Ramos e reforçando o poder político. Só que as poupanças não foram tão consideráveis como se pensava e não se contabilizaram outros fatores cuja avaliação quantitativa é muito complexa ou mesmo impossível. Estão neste caso, a identidade dos Ramos, o moral do pessoal, o sentido de pertença, a solidariedade, o significado de um uniforme, o imaginário de um tipo de serviço, etc. Outra importante constatação foi a falta de missões verdadeiramente conjuntas de razoável dimensão, a cargo das forças armadas do Canadá.

Tudo isto nos deve obrigar a meditar profundamente. Não sendo possível, obviamente, apresentar um estudo bem estruturado, limito-me a apresentar apenas algumas contribuições para a análise do assunto.

Será bom não esquecer que o "conjunto", no âmbito militar, é um conceito de aplicação fundamentalmente operacional. Diz respeito a atividades operacionais em que participam dois Ramos, pelo menos, sob a responsabilidade de um comandante. Isto é, o conjunto justifica-se quando se revela melhor do que a soma das partes. Todavia, a maioria dos países, entre os quais Portugal, não dispõem de capacidades que permitam realizar operações realmente conjuntas, com uma dimensão significativa, em tempo de paz. Como exceção, identifica-se a vigilância e controlo dos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, que tem caraterísticas muito próprias e exige articulação entre a Marinha, a Força Aérea e outras entidades. Mesmo em tempo de guerra, a única missão verdadeiramente conjunta que poderá ser necessária é a defesa do território nacional. Nesse caso, tudo se altera.

As operações conjuntas, quando viáveis, justificam-se pelos ganhos de eficácia e, duma forma geral, ganhos de eficiência.

Um outro tipo de agregação obedece ao conceito de "integrado", que não tem aplicação normal no âmbito operacional, mas sim no quadro das infraestruturas. As organizações integradas não apresentam ganhos de eficácia significativos em relação à soma das partes, mas são pensadas para obter ganhos de eficiência (fazer o mesmo com menos recursos).

Por exemplo, um sistema de pagamento integrado não será mais eficaz do que um sistema repartido, pois todos continuam a receber o mesmo e atempadamente. Mas, será mais eficiente se exigir menos recursos humanos e materiais e prestar o mesmo serviço.

Acontece por vezes que se provocam integrações que mais tarde se revelam bastante menos eficazes, apesar de pouparem recursos. É que, a avaliação de certos parâmetros de eficácia nem sempre é fácil e evidente. Foi isto, em grande parte, o que provocou a amargura da Marinha do Canadá.

Participei num dos grupos de oficiais que discutiram os resultados do 1º ano comum das Academias Militares em Portugal. A multiplicidade de elementos demonstrou claramente que a solução não era favorável, nem em termos de eficácia, nem em termos de eficiência, por várias razões. Houve então a sensibilidade que levou à decisão política de terminar a experiência, apesar de algumas vozes que insistiam na possibilidade de melhorar a eficiência para provar a vantagem da integração, esquecendo completamente a eficácia.

Também acompanhei a fusão dos Institutos Superiores dos Ramos. Nesse caso, parece-me que todos ganharam relativamente aos objetivos em presença. De facto, os cursos e a preparação ministrada sofreram um salto qualitativo, que parece indesmentível. Todavia, há quem admita que se gastam mais recursos agora do que quando as escolas estavam separadas. Nunca vi essas contas, mas a eficácia conseguida julgo que justifica a integração.

Tirar conclusões definitivas é sempre um exercício muito arriscado quando estão em causa organizações tão complexas como os Ramos das Forças Armadas e a sua articulação. Afastando a hipótese de tentar definir receitas, julgo que há dois elementos que devem estar sempre presentes em qualquer reestruturação das Forças Armadas: o estudo exaustivo de todas as componentes do problema e uma dose considerável de prudência.

Não podemos partir do princípio simples de que um é melhor do que três, em todas as circunstâncias, mesmo que haja bons indícios de poupança significativa. Por vezes, a poupança é aparente e perde-se de vista o objetivo.

No âmbito das Forças Armadas, a redundância crítica é indispensável para garantir a operacionalidade em condições de emergência. Certas funções devem ser duplicadas, apesar de serem mais dispendiosas. Os navios da Marinha são construídos com estas preocupações. Um sistema de comunicações único constitui uma vulnerabilidade inaceitável. As principais infraestruturas de apoio não devem ser integradas sem redundâncias, pelo menos no que respeita às funções básicas. Caso contrário, um simples fenómeno natural pode determinar ruturas e desarticulações irremediáveis. Os hospitais militares inserem-se nesta classificação.

O ponto de partida não pode ser negligenciado. Pode ter havido anteriormente investimentos avultados de dois ou três Ramos e propõe-se integrar algo porque vai sair mais barato, mas ainda requer um investimento adicional. Verifica-se depois que o que se ganha não chega para justificar o desperdício dos investimentos feitos.

As situações particulares, não raras, podem também alterar os dados do problema. A localização, o meio, as distâncias, a rapidez de acesso, a frequência de uso, etc, constituem elementos que podem recomendar a unificação ou a separação de estruturas.

Talvez o mais importante seja o exame minucioso dos fatores intangíveis, para que a procura constante da eficiência, que é um bom princípio, não possa produzir a amargura que ofusca a razão de ser.

V. Lopo Cajarabille
VALM

O NOVO COMANDO DA NATO EM OEIRAS

NAVAL STRIKING AND SUPPORT FORCES NATO (SFN)

No decurso da reforma das Estruturas de Comando e das Forças da NATO (NATO Command Structure – NCS e NATO Forces Structure – NFS), a 17 de maio de 2012 o Comando da Naval Striking and Support Forces NATO (STRIKFORNATO – SFN) foi formalmente estabelecido no Reduto Gomes Freire, em Oeiras.

A SFN é comandada pelo Vice-Almirante Frank Pandolfe da Marinha dos EUA, que é, simultaneamente, Comandante da 6ª Esquadra Americana (COMSIXFLT), localizada em Nápoles, 2º Comandante das Forças Navais Americanas para a Europa (USNAVFOR) e 2º Comandante do Comando Americano para África (AFRICOM), ambos localizados em Estugarda, Alemanha.

Trata-se de uma organização que pertence à NFS com base num Memorando de Entendimento assinado por 11 dos 28 membros da NATO, nomeadamente França, Alemanha, Grécia, Itália, Holanda, Espanha, Polónia, Turquia, Reino Unido, Estados Unidos da América e Portugal. A nação líder da STRIKFORNATO são os EUA, que fornece 35% do contingente, seguido pelo Reino Unido, com 15%, onde se inclui o 2º Comandante, Contra-Almirante Timothy Lowe.

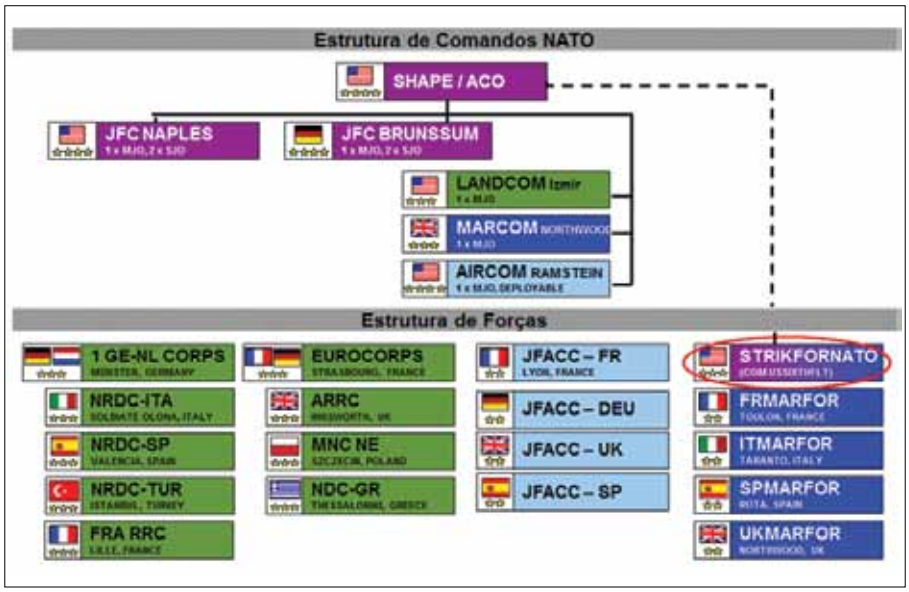
A transferência da SFN de Itália para Portugal, iniciada no final de fevereiro de 2012, foi um feito inimaginável em tempo recorde tendo sido declarado, Capacidade Operacional Final (Final Operational Capability) da SFN, a 01 de agosto desse ano. O esforço logístico e a coordenação com as autoridades nacionais revelou-se de crucial importância para que esse objetivo pudesse ter sido alcançado em tão reduzido tempo. Destaca-se, sobremaneira, o importante apoio e a prioridade que o MDN, através do EMGFA, deu ao rápido estabelecimento da SFN em território nacional.

A missão da SFN é disponibilizar um Quartel-General projetável, conjunto, mas predominantemente marítimo, para planear, comandar e controlar operações marítimas ao longo de todo o espectro das missões fundamentais de segurança da Aliança, incluindo operações com Forças Tarefa Expandidas (Expanded Task Forces) ou Operações Conjuntas de pequena escala centradas no ambiente marítimo na região Euro-Atlântica ou ao alcance estratégico.

Decorrente desta missão, realçam-se duas tarefas principais:

- Auxiliar a edificação de capacidades marítimas de aliados e parceiros, bem como potenciar a interoperabilidade conjunta através de ações de treino, formação e cooperação.
- Contribuir efetivamente para a dissuasão de possíveis agressões contra membros da Aliança e, no caso da dissuasão falhar, contribuir no sentido de criar as condições para um desfecho favorável da crise.

NOVAS ESTRUTURAS DE COMANDOS E DE FORÇAS DA NATO



SHAPE – *Supreme Headquarters Allied Powers Europe*
JFC – *Joint Forces Command*
ACO - *Allied Command for Operations*
NRDC – *NATO Rapid Deployable Corps*
MNC – *Multi-National Corps*
NDC – *NATO Deployable Corps*
ARRC – *Allied Rapid Reaction Corps*
ACC – *Air Component Command*
LCC – *Land Component Command*
MCC – *Maritime Component Command*
RRC – *Rapid Reaction Corps*
JFACC – *Joint Forces Air Component Command*

As características principais da SFN são: multinacionalidade, projetabilidade, agilidade e flexibilidade, apoiando com elevada prontidão os objetivos de segurança da Aliança.

Não obstante a SFN estar a par de outras forças marítimas da NFS (Maritime Forces – MARFOR) como a de Espanha (SPMARFOR), Itália (ITMARFOR), Reino Unido (UKMARFOR) e França (FRMARFOR), tem uma natureza particular por estar diretamente subordinada ao Comandante Aliado Supremo na Europa (Supreme Allied Commander Europe – SACEUR) na modalidade de Comando Operacional (Operational Command – OPCOM). Esta relação de comando direta obriga a SFN a estar com uma elevada prontidão (5 days Notice To Move – NTM) caso seja necessário projetá-la para alguma área de interesse da NATO, mesmo quando não se encontra em prontidão para a Força de Resposta Imediata (NATO Response Force – NRF). Por força desta última circunstância, a SFN assumiu funções nesse âmbito em 2012, e em 2017 assumirá novamente a função de Comandante da Componente Marítima da NRF 17 (Maritime Component Commander – MCC).

A SFN teve as suas origens em 1953, na altura Striking Forces South – STRIKFORSOUTH, colocalizado no Quartel-General da SIXFLT em Nápoles, Itália, tendo, desde então, servido de elo de ligação entre os recursos disponíveis das forças navais americanas e a NATO.

Em 1967, quando o Quartel-General das Forças Aliadas do Mediterrâneo (Allied Forces Mediterranean – AFMED) foi encerrado, a STRIKFORSOUTH tornou-se o único Quartel-General marítimo da Aliança na Europa com capacidade de intervenção imediata.

Depois de apoiar as operações da NATO no Kosovo em 1999 durante a Operação ALLIED FORCE, a STRIKFORSOUTH foi realinhada com a NFS e, em 2004, recebeu a sua atual designação de STRIKFORNATO debaixo do Comando Operacional do SACEUR. Nesse mesmo ano, a SFN foi designada como único Comando Marítimo da NATO com capacidade para comandar forças navais NATO de nível de Força Tarefa Expandida (NATO Expanded Task Force – NETF).

No início de 2008, a SFN coordenou a formação e preparação do Estado-maior nuclear para o Quartel-General da ISAF (International Security Assistance Force) em Cabul, Afeganistão, tendo projetado 44% do seu pessoal para aquele teatro de operações. No final do mesmo ano, a SFN foi certificada como Comandante da Componente Marítima da NRF, tendo desempenhado essa função na primeira rotação dessa força de resposta imediata em 2009.

Em 2011, de março a outubro, um número significativo de elementos do Estado-maior da SFN foi projetado em apoio às Operações *Odyssey Dawn* e *Unified Protector* por ocasião da crise na Líbia.

O Comando da SFN, em operações ou exercícios, por princípio, faz-se a bordo de uma plataforma de comando (Afloat Command Platform – ACP) disponibilizada por alguns países membros. O navio que tem sido utilizado em

primeira instância para estas situações é o USS *Mount Whitney,* havendo outras alternativas como os HMS's *Bulwark*, *Albion* e *Illustrious,* do Reino Unido, os SPS's *Galicia* e *Castilla*, da Espanha, o ITS *Garibaldi,* de Itália, o HNLMS *Johan de Witt,* da Holanda, e os FS's *Mistral* e *Tonnerre,* da França.

Um aspeto de maior relevo a destacar é o facto da SFN, como elo de ligação operacional entre a NATO e a Marinha Americana, permitir que forças navais americanas de elevada capacidade expedicionária, como Grupos de Porta Aviões (*Carrier Strike Groups*) ou Anfíbios (*Amphibious Readiness Groups*), possam ser disponibilizados à NATO com pouco pré-aviso. O facto do Comandante da SFN ser Americano e também o COMSIXFLT, isso permite agilizar rapidamente o processo de transferência de meios, em caso de necessidade.



USS Mount Whitney.

Em tempo de paz, a SFN tem um Estado-maior de 126 elementos que constituem o *Peace Establishment (PE),* dos quais 7 são da Marinha Portuguesa (4 oficiais superiores e 3 sargentos nas áreas de Planeamento, Logística Operacional, Informações e Protocolo). Em tempo de crise, e conforme o nível de exigência, o PE é aumentado para o chamado *Crisis Establishment (CE).* O CE é de 165 para o Comando de uma Força Tarefa por um Oficial General de 2 estrelas ou de 233 para o Comando de uma Força Tarefa Expandida por um Oficial General de 3 estrelas. O reforço do PE para o CE é efetuado por um processo de *augmentation* onde as Nações e os Comandos NATO são convidados a preencher os cargos necessários.

Decorrente da situação económica global, da evolução do espectro dos conflitos e da crescente necessidade de evitar baixas por ser cada vez menos tolerado pelas sociedades, a tendência é para que as forças navais assumam um papel mais relevante nos conflitos. Isto porque as capacidades robustamente existentes nas forças navais modernas nos domínios marítimo, aéreo, anfíbio e ciber defesa, permitem que os desejados efeitos sejam eficazmente produzidos em terra com menor exposição das forças aos riscos e quiçá com menores custos. Naturalmente que, em fases posteriores, as forças terrestres são o único garante do estabelecimento do Desejado Estado Final, pela capacidade de fixarem no terreno os objetivos militares definidos.

Consequentemente, o SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers Europe) incumbiu a SFN de desenvolver um conceito que apoie o estabelecimento de um Quartel-General conjunto capaz de produzir os desejados efeitos para uma campanha conjunta centrada no ambiente marítimo. Surgiu assim o conceito na NATO, não inovador mas atualizado perante os novos desafios da Aliança – Operações Expedicionárias Marítimas – e é descrito da seguinte forma:

"Maritime Expeditionary Operations comprise NATO's ability to project maritime forces at up to strategic distance that can deliver decisive joint effects from the sea on land, at sea, in the air, space and cyberspace, with little or no host nation support. This immediate response capability is built on rapidly deployable and interoperable maritime forces including sea-based strike, initial entry and amphibious assets, sustained by embedded logistics and communications. It provides an agile and flexible Allied response across the full range of the crisis spectrum".

A SFN está em plenas funções na sua nova casa em Portugal e espera-se que continue por muitos anos vindouros, não só pela presença de uma importante estrutura da NATO no território português, mas pela importante ligação e troca de experiências no âmbito marítimo com o Comando Operacional da Marinha cuja colocalização no Reduto Gomes Freire permite explorar com benefícios mútuos.

M. Amaral Mota
CFR
STRIKFORNATO – Chefe da Divisão de Logística

CERIMÓNIA DO DIA DO COMBATENTE NA BATALHA

No dia 6 de abril realizou-se, no Mosteiro de Santa Maria da Vitória, na Batalha, as comemorações do Dia do Combatente – 9 de abril – Batalha de La Lys da 1ª Grande Guerra.

As cerimónias foram presididas pelo Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, General Luís Araújo, e esteve presente o Secretário de Estado da Defesa Nacional que representou o Ministro da Defesa Nacional.

A missa de homenagem aos combatentes que morreram pela Pátria foi celebrada pelo Bispo das Forças Armadas, D. Januário Torgal Ferreira, na qual tomaram parte muitos Núcleos e Associações de Combatentes com os seus guiões.

Estiveram presentes as seguintes entidades oficiais: Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, General Luís Araújo, Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Saldanha Lopes, Chefe do Estado-Maior do Exército, General Pina Monteiro, e Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, General Luís Pinheiro, os Presidentes da Câmara Municipal de Leiria e da Batalha, o Diretor Geral da PSP.

Perante uma formatura de militares dos três ramos das Forças Armadas, discursou o Presidente da Direção Central da Liga dos Combatentes, General Chito Rodrigues.





Seguiu-se a assinatura do Livro de Honra da Liga dos Combatentes no Museu das Oferendas e uma homenagem a dois militares que morreram heroicamente ao serviço de Portugal – o Capitão-Tenente Oliveira e Carmo e o Capitão Salema de Carvalho, tendo sido descerradas duas fotos destes heróis junto das suas condecorações que ali se encontram expostas.

Os convidados seguiram depois para a Sala do Capítulo (Túmulo do Soldado Desconhecido), onde teve lugar a homenagem aos dois soldados que ali permanecem em câmara ardente, um que morreu na Flandres durante a 1ª Grande Guerra e outro em Moçambique.

Discursou então o General CEMGFA como orador convidado e foi feita a deposição de coroas de flores por todas as entidades presentes e associações de combatentes, com os toques de silêncio e alvorada pela fanfarra do Exército.

A cerimónia terminou com o toque do Hino Nacional pela Banda do Exército nos jardins do claustro do Mosteiro.

No fim, realizou-se um almoço de confraternização no Regimento de Artilharia de Leiria, que contou com a presença de cerca de 500 combatentes e familiares.

Colaboração da LIGA DOS COMBATENTES

D. PAULO LIMA PEREIRA PORTUGUÊS, SOLDADO E MARINHEIRO

D. Paulo de Lima Pereira não é outra coisa que o exemplo do fidalgo português aventureiro, que se habituou à dureza dos costumes e das guerras da Índia, onde teve a ventura de virtuosas vitórias, mas que nunca conseguiu colher os frutos de uma vida esforçada que terminou de forma inglória. Não fosse o fascínio que exerceu junto do cronista Diogo do Couto, provavelmente não passaria de mais um nome, entre os muitos que cruzaram as rotas quinhentistas do Oriente Português.

Nasceu a 5 de Dezembro de 1538, filho natural de D. António de Lima e de Anna de Sousa, e partiu para a Índia na nau Santa Maria da Barca, da Armada de D. Fernando de Meneses, no ano de 1557. A viagem revelar-se-ia atribulada desde o momento da partida porque o navio fazia muita água e teve de ser reparado ainda no rio, com atrasos que poderiam ter sido fatais. Só conseguiram zarpar a 2 de Maio, quando o resto da Armada já navegava há mais de um mês e tiveram de arribar à Baía de S. Salvador, porque seria impossível passar à Índia em tempo.

Chegou a Goa em Dezembro de 1558, com 20 anos de idade recém-completados, partindo de imediato para a campanha de Cananor, referida na Marinha de D. Sebastião (2) e (5), combatendo nas ruas da cidade ao lado do veterano Luís de Mello da Sylva. O Malabar estava a ferro e fogo contra os portugueses e o seu primeiro ano de serviço na Índia foi passado com a espada na mão, travando batalhas no mar contra navios do Samorim ou desembarcando nas praias para acudir, sobretudo, à fortaleza de Cananor, onde teve de voltar em 1559. De tal forma se distinguiu como valoroso soldado e marinheiro que, em 1560, lhe foi dado o comando de um pequeno navio, na expedição conduzida por D. Constantino de Bragança contra o reino de Jaffna. E em 1565 era capitão de uma armada de remo, embarcado na galeota "S. João Baptista", com a qual iria conhecer muitas glórias. Em Fevereiro desse ano, partiu de Goa, navegando para o sul, ao encontro da armada da Índia reforçando-a na acção contra a pirataria do Malabar. Na sequência desta missão viria a disputar um violento combate contra o poderoso corsário Canatale, referido na Marinha de D. Sebastião (13). O combate foi desigual e a vitória só foi possível graças à determinação do jovem capitão, que foi ferido de uma "bombardada" numa perna. Em Goa se curou, assistido em casa de Martim Afonso de Mello Pereira, onde foi visitado pelo vice-rei D. Antão de Noronha. Durou cerca de três anos o seu total restabelecimento.

Referi em artigos anteriores a crise do Estado da Índia, ocorrida na segunda metade da década de sessenta, suprida apenas depois da chegada do conde de Atouguia, D. Luís de Ataíde. E foi com ele que voltou ao mar, de novo a bordo da "S. João Baptista", para outros tantos sucessos semelhantes ao de Baticalá. Ao governo de D. Luís sucedeu o de D. António de Noronha, a quem sobrava aptidão diplomática e particular jeito para os jogos políticos. A diplomacia no século XVI não se fazia sem um sustentáculo poderoso na força militar, que passava pelas demonstrações de força bem planeadas e dissuasoras. D. Paulo de Lima Pereira teve ocasião de integrar a imensa armada que em Damão exibiu a sua força, com cinco esplendorosos galeões, 16 galés e mais de 60 fustas, referida na Marinha de D. Sebastião (30).



Nau Sta Maria da Barca, em que embarcou D. Paulo de Lima Pereira, para a Índia, no ano de 1557 – Livro das Armadas.

Em 1572, o nosso herói tinha 34 anos de idade e estava pela Índia há quase 15, sempre empenhado em guerras, na maioria dos casos no mar. Não casara ainda, mas era prodigioso de aventuras amorosas, nem sempre pacíficas e inofensivas. Pelo que nos diz Diogo do Couto, envolveu-se na relação com uma mulher casada com um rico mercador e a paixão cercou-o num sarilho de que só saiu a golpes de espada e com o exílio em Ormuz por alguns anos. Ali casou com a jovem Dª Beatriz, filha de Fernão Montaroy, fidalgo de Portalegre que lhe concedeu dote apreciável e lhe abriu o caminho para recompor a sua vida. Voltou a Goa quando do regresso de D. Luís de Ataíde, em 1578, entendendo eu que a presença do novo vice-rei criou as circunstâncias favoráveis à obtenção do perdão absoluto e até à concessão da capitania de uma fortaleza, que lhe seria tão útil para compor a sua fazenda. O incidente de Dabul, que referi na passada Revista da Armada, foi outra ocasião para demonstrar a sua capacidade como grande capitão. O tanadar Malik Tojar, que fora afastado na sequência da traição que preparara aos portugueses, voltava ao seu cargo, numa clara afronta ao poder de Goa, motivando nova expedição de represália de que seria encarregado D. Paulo de Lima Pereira. Devia entrar no rio e destruir uma nau preparada para a viagem para Meca e fazer a guerra como lhe fosse possível à cidade, onde (como disse) não havia nenhuma fortaleza ou guarnição nacional. Dabul recebeu reforços do Malabar e os portugueses ficaram fechados na barra, sem possibilidade de desembarque nem de sair para o mar, sem travar um combate que parecia desesperado, dada a desproporção de forças: uma batalha impossível que, nos dizeres de Diogo do Couto, só foi viável e vitoriosa graças ao génio combatente do capitão.

Em 1583 tomou posse da fortaleza de Chaul, onde esteve durante três anos, e, quando regressou a Goa pensou em embarcar para o reino. Assim o faria se a sua presença não fosse requisitada para uma expedição a Malaca que resultou em novos sucessos de armas. Embarcou, finalmente, para Lisboa, com a sua mulher e uma vasta fazenda que juntara na Índia, em Janeiro de 1589, na nau S. Tomé. Mas quis a fortuna que não viesse a chegar a Portugal. Por perto da Terra dos Fumos, a sul de Inhaca e do rio que Lourenço Marques descobriu, o navio começou a fazer água e afundou-se. Salvaram-se cerca de uma centena de pessoas que chegaram a terra e foram assistidas pelos nativos, com alguma hospitalidade mas com poucas condições de sobrevivência. Alguns conseguiram chegar a Sofala, mas D. Paulo de Lima Pereira conformou-se com a sorte e ficou numa ilha da baía de Maputo, onde faleceu a 2 de Agosto desse ano. Acabava sem brilho a vida de um herói da Índia, um soldado e marinheiro como tantos outros, vitorioso de dezenas de combates e sobrevivente de centenas de perigos, cujo nome a História só guardou porque nele reparou a virtuosa pena de Diogo do Couto.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

N.R.
O autor não adota o novo acordo ortográfico.

"SUBMARINOS EM PORTUGAL – 100 ANOS"

EXPOSIÇÃO

No dia 15 de abril de 1913 era entregue formalmente à Marinha Portuguesa o submersível *Espadarte*. Este primeiro centenário de operação de submarinos em Portugal será assinalado pela realização de diversas iniciativas, entre as quais se conta a exposição «Submarinos em Portugal – 100 Anos». Inaugurada no passado dia 1 de março, estará patente ao público até 31 de maio, na Sala D. Luís do Museu de Marinha, podendo ser visitada todos os dias, exceto à segunda-feira, no horário normal do Museu.

A inauguração da exposição contou com a presença das mais elevadas patentes militares: General Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, Chefes de Estado-Maior da Armada, do Exército e da Força Aérea, os respetivos Vice-Chefes assim como o General Chefe da Casa Militar do Presidente da República. Entre os convidados para a cerimónia de inauguração contavam-se muitos oficiais que prestaram serviço em submarinos, nomeadamente vários antigos comandantes de submarinos e comandantes da respetiva Esquadrilha, contando ainda com a presença de diversos militares que prestam serviço nos atuais submarinos.



Coordenada pela Comissão Cultural da Marinha, a exposição incorpora essencialmente peças que pertencem aos acervos do Museu de Marinha, da Esquadrilha de Submarinos e do Arquivo Histórico da Biblioteca Central da Marinha. Diversos painéis, ricamente ilustrados, contam a história das cinco esquadrilhas de submarinos que até hoje prestaram serviço em Portugal. Em termos cronológicos a história começa antes da entrega do *Espadarte* à Marinha Portuguesa, apresentando-se os principais desenvolvimentos dos submarinos ocorridos durante o século XIX. Existem ainda painéis dedicados aos dois projetos que se conhecem, de autoria de inventores portugueses, o Primeiro-tenente João Augusto Fontes Pereira de Melo e o Primeiro-tenente Júlio Valente da Cruz.

A história também se conta com objetos e documentos. Diversos expositores permitem observar peças pertencentes aos navios que integraram cada uma das esquadrilhas. São também exibidos modelos das diferentes classes de submarinos que integraram a Marinha Portuguesa até aos nossos dias. Alguns desses modelos são em corte, permitindo visualizar detalhes do interior dos submarinos.

Em relação aos documentos, o espólio apresentado é bastante rico. São mostrados diversos documentos relativos aos projetos portugueses, assim como outros documentos que dizem respeito à história das diferentes esquadrilhas. A tipologia dos documentos é bastante variada: livros de registo de bordo, relatórios de missão, planos dos navios, telegramas, documentação contabilística, recortes de jornais, entre outros.



O centro da exposição é constituído por um espaço fechado, dentro do qual se procura transmitir o ambiente que pode ser encontrado no interior de um submarino. Nesse espaço foram colocados alguns equipamentos, de dimensões razoáveis, retirados dos submarinos classe *Albacora*. A presença destes equipamentos permite perceber a escassez de espaço que se pode encontrar a bordo de qualquer submarino. Dentro desta "caixa" encontram-se dois televisores nos quais são apresentadas imagens de submarinos em operação, tanto antigos como modernos. As imagens são acompanhadas por uma «banda sonora» composta essencialmente por sons que se podem escutar no interior de um submarino: transmissões sonar de navios de superfície e efeitos hidrofónicos de motores de navios.

O referido espaço tem uma iluminação bastante reduzida, criando um «ambiente luminoso» similar ao que encontramos a bordo dos submarinos. Vale a pena referir que nos submarinos se procura simular a luminosidade que existe no «mundo exterior» isto é iluminando normalmente os diferentes espaços entre o nascer e o pôr do sol e desligando as luzes no período noturno. Esta concordância da luminosidade interior com aquela que ocorre no exterior é particularmente importante quando o submarino se encontra à cota periscópica. Nessa situação, a existência de uma diferença significativa entre a luminosidade interior e a exterior pode ser prejudicial para quem tenha que observar através do periscópio. Esta diferença será particularmente sensível no período noturno. No caso de uma noite mais escura a existência de alguma luminosidade no interior do submarino irá perturbar a visão de quem se encontrar no periscópio, tornando-o praticamente cego para aquilo que ocorre no exterior.

O mencionado espaço fechado possui também um periscópio. Foi escolhido um «Periscópio mestre de ataques», usado para instrução nas primeiras esquadrilhas. No exterior da «caixa», em redor da lente do periscópio, foi colocada uma imagem panorâmica da cidade de Lisboa. Espreitando pelo periscópio consegue-se ter uma visão da cidade, tal como seria vista do interior de um submarino no meio do Tejo.

A exposição «Submarinos em Portugal – 100 Anos» não se preocupa apenas com a história das "máquinas de guerra" que são os submarinos. As pessoas são a essência de qualquer organização. Para realçar a importância dessas mesmas pessoas são exibidas inúmeras fotografias de marinheiros que prestaram serviço em submarinos portugueses, ao longo deste último século.

A. Costa Canas
CFR

ENCERRAMENTO DA ESTAÇÃO RADIONAVAL DA HORTA

O encerramento da Estação Radionaval da Horta decorreu no Cabeço da Artilharia, no edifício da direção, no passado dia 7 de janeiro, às 11 horas. O VALM Monteiro Montenegro, Comandante Naval, presidiu à cerimónia acompanhado do VALM Cunha Lopes, Diretor Geral da Autoridade Marítima, e do CALM Mendes Calado, Comandante da Zona Marítima dos Açores, tendo sido as várias entidades e convidados recebidos pelo Diretor da Estação Radionaval da Horta, CTEN Mendonça das Neves.



Das diversas entidades presentes destacaram-se o Diretor Regional dos Assuntos do Mar, em representação do Presidente do Governo Regional, o Vereador das Obras Públicas, Urbanismo e Cultura, em representação do Presidente da Câmara Municipal da Horta, e o Presidente da Junta de Freguesia das Angústias, representando as autoridades regionais e locais.

O início da cerimónia foi marcado pela leitura dos louvores, destacando-se o louvor coletivo atribuído a todos os elementos da última guarnição, que foi avocado superiormente.

O primeiro discurso foi proferido pelo Diretor da Estação Radionaval da Horta. Após os 65 meses de comissão fez o balanço da sua singradura na nau de pedra, que iria terminar o tempo de vida útil. Fez um conjunto de agradecimentos a várias instituições com quem teve o prazer de colaborar, das quais se relevam o Clube Naval da Horta, a Cruz Vermelha Portuguesa – Delegação do Faial – e a Escola Secundária Manuel de Arriaga, entidades locais com quem foi mantida uma mais profícua colaboração. Do discurso deixa-se uma passagem, pelo simbolismo que encerra:

«…A Marinha sempre acompanhou os sinais dos tempos. O momento nacional que vivemos, o paradigma tecnológico e os novos sistemas de comunicações para o espaço marítimo são prova disso mesmo. Um dos nossos poetas maiores disse: Devemos ter saudades do futuro…».

Nesta linha foi ainda assinalada a criação dum espaço memória, forma de expressar a gratidão para com os faialenses e os açorianos, que foi fruto do trabalho empenhado e dedicado dos militares da unidade. Foi uma maneira digna de mostrar o que os militares receberam ao longo de 84 anos nesta ilha azul.

O Comandante Naval proferiu o seu discurso agradecendo aos presentes, tendo um penhor especial para com o Grupo Coral da Horta. Fez uma retrospetiva histórica da unidade, com referência aos avanços tecnológicos das comunicações navais. Agradeceu à comunidade faialense a forma como trata os marinheiros, sem esquecer de referir que a Marinha continuará no Faial a servir a população e os homens do mar. Destaca-se deste discurso a seguinte passagem:

«…Termino, não sem antes manifestar o meu apreço aos militares e civis da última guarnição da Estação radionaval da Horta, pela forma dedicada, entusiasta e competente como prepararam o encerramento da Estação, cuja memória ficará registada num dos seus edifícios mais emblemáticos, a central transmissora, onde foi criado um espaço que perpetuará a história da relação da Marinha com a cidade da Horta, uma história permanentemente inacabada, pois enquanto houver mar, haverá Marinha, e enquanto houver Marinha, os uniformes azul ferrete continuarão a fazer parte da paisagem faialense. A vós, faialenses, deixamo-vos esta memória material; de vós, faialenses, levamos uma alma cheia de boas recordações e o desejo de poder voltar».



Após findar das alocuções foi lido o Despacho do Almirante CEMA nº2/13, de 3 de janeiro, que determinou o encerramento da unidade, e que se transcreve na íntegra:

«Considerando necessário dar continuidade ao desenvolvimento da modernização das comunicações da Marinha, designadamente através da racionalização dos respetivos meios.

Considerando, também, que os projetos BRASS e GMDSS/NAVTEX se encontram em plena execução, perspetivando-se, a breve trecho, atingir a fase da respetiva concretização, que permitirá descontinuar as atividades de comunicações realizadas a partir da estação Radionaval da Horta, iniciando-se a sua exploração a partir de modernos sistemas de comunicações marítimas na ilha de São Miguel (futuro centro de comunicações dos Açores), importa refletir tais desideratos no quadro do esforço de racionalização de estruturas e recursos afetos à Marinha.

Assim, ao abrigo do disposto na alínea a) do nº1 do artigo 17º da lei Orgânica nº1-A/2009, determino:

1. Que seja encerrada a Estação Radionaval da Horta;

2. O presente despacho produz efeitos a partir de 07 de Janeiro de 2013.»

O momento de maior emoção foi o arriar pela última vez da Bandeira Nacional na Estação Radionaval da Horta, em que 20 elementos do Grupo Coral da Horta, duma forma sóbria e digníssima entoaram o Hino Nacional.

O encerramento da última Estação Radionaval em funcionamento marcou o fim de um ciclo nas comunicações navais. O ocaso da Estação Radionaval da Horta mais parecia uma alvorada e mais uma vez fica uma esteira que nos deve orgulhar por sentir que honrámos a imagem da Marinha como Instituição de referência, na forma como continua a olhar o futuro e pela competência que evidencia no cumprimento da sua missão!

RESENHA HISTÓRICA

- 1923 – Criação do Serviço Meteorológico de Marinha.
- 7 Abril 1927– Escritura do Contrato entre a Câmara Municipal da Horta e a Marinha para instalação do Posto Radiotelegráfico da Horta.
- 8 Abril 1927 – Telegrama de agradecimento do Presidente da Câmara Municipal da Horta pela assinatura do contrato.
- 30 Julho 1928 – Criação do Posto Radiotelegráfico da Horta pelo Decreto nº 16203 assinado pelo Contra-almirante Pedro de Azevedo Coutinho.
- 16 Ago 1928 – Foi definida por Portaria nº 5557 a guarnição do PRT da Horta. Era constituída por 1 Oficial, 3 Sargentos e 12 Praças militares.
- 6 Dez 1928 – Criação da Estação Radiometeorológica de Marinha no Atlântico.
- Dez 1929 – Posto Radiotelegráfico e Estação Meteorológica começam a funcionar na plenitude.
- 1938 – Instalação da central recetora nas Courelas. Montagem dos radiogoniómetros MARCONI ADCOCK MARINE FINDER.
- 4 Jul 1938 – Criação da ERN das Flores que dependeu do diretor da ERN da Horta até 1966.
- II Guerra Mundial – Início das carreiras transatlânticas pelos «Clippers» no porto da Horta.
- 1942 – Instalação de 6 emissores: 413, 411, 410, MC1, S250 e 32RA-8.
- 29 Ago 1946 – Criação do Serviço Meteorológico Nacional pelo Decreto nº 35836.
- 1953 a 1957 – Fase de transformação da central transmissora com novas instalações que proporcionaram condições condignas para a guarnição. Aquartelamento, novas moradias e nova casa do diretor.
- 1957 – Instalação do Radiofarol NA/URN-5 de 308 KHz. Instalação de 7 recetores: 5 CR300 e 2 RCA.
- 1959 – Existiam na ERN da Horta 7 transmissores do tipo: TDH3, Redifon G40 e Federal.
- 1961 – Montagem do radiogoniómetro de onda curta DFG26-4 no terreno das Courelas para fins militares.
- 1966 – Aquisição de 2 recetores NS702 MARCONI. Foram também adquiridos 3 novos transmissores tipo: NA/FRT-15-A e TDH CRISTAL.
- Setembro 1977 – Instalados 3 transmissores MF do tipo TE36-A. Passou a ser Estação Radionaval Principal.
- 1978 – Início da construção de 6 blocos habitacionais, com 6 apartamentos cada na área da central transmissora. Desmontagem dos radiogoniómetros.
- 1979 a 1997 – Utilização duma estação monitora do Sistema Omega.
- 9 Jan 1980 – Criação da área de Servidão Militar da ERN da Horta pelo Decreto nº 5-A/80.
- 1983 – Montagem de 4 transmissores CEG 1100.
- 5 Novembro 1984 – Incêndio da central recetora.
- 1985 – Montagem de 3 recetores CEG 2200.
- 6 Outubro 1987 – Chegada à delegação aduaneira da Horta de 8 transmissores (5 H-1100 e 3 H-1102).
- 1 Julho 1988 – Instalação do equipamento de radiodifusão de banda estreita NAVTEX.
- 11 Outubro 1991 – Criação do símbolo heráldico da ERN da Horta por Despacho do Almirante CEMA.
- 1 Fevereiro 1992 – Cessou a escuta permanente dos 500 KHz (Código Morse) a nível internacional.
- 28 Outubro 1993 – Despacho do Almirante CEMA nº 69 atribuindo nova lotação à ERN da Horta. 2 Oficiais, 17 Sargentos e 69 Praças.
- 1995 – Encerramento da ERN das Flores.
- 26 Julho 1995 – Montagem dum terminal do primeiro satélite português PoSAT-1. Terminal foi retirado em 2001.
- 9 Julho 1998 – Sismo que atingiu a ilha do Faial.
- 13 Novembro 2004 – Início do funcionamento da Estação DGPS nas Courelas.
- Maio 2008 – Instalação do Sistema Integrado de Gestão (SIG) do Ministério da Defesa Nacional.
- Outubro 2008 – Instalação do Sistema de Processamento de Mensagens Militares Formais (MMHS).
- 1 Julho 2010 – Início da desativação da ERN da Horta. Terminaram as comunicações puramente militares. Escutas VHF e MF de Socorro. Emissão de avisos radiodifundidos por NAVTEX.
- 7 Janeiro 2013 – Ocaso da ERN da Horta.

P. Mendonça das Neves
CTEN
Último Diretor da Estação Radionaval da Horta

MARINHA E FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DE LISBOA

ASSINATURA DE PROTOCOLO DE COOPERAÇÃO

A Marinha e a Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa assinaram, em 2007, um protocolo de cooperação para a criação de um mestrado em História Marítima, que já realizou três cursos bianuais de que resultaram 10 mestres diplomados em História Marítima. Este ciclo de estudos congrega dois saberes específicos, representados pela Escola Naval e pela Faculdade de Letras, dando corpo ao que veio a revelar-se como a simbiose perfeita para uma especialização única, no nosso país, abrindo singulares perspetivas de investigação que importa desenvolver. Agora, que três cursos já tiveram lugar e que os resultados são evidentes, as duas instituições resolveram aprofundar o relacionamento estabelecido para a concretização deste mestrado, aumentando consideravelmente as responsabilidades da Escola Naval que, a partir do próximo curso, passará a conferir o grau de mestre por titulação conjunta com a Faculdade.



Tratava-se de um passo decisivo que ganhou expressão com o novo protocolo assinado pelo Comandante da Escola Naval, CALM Bastos Ribeiro, e pelo Diretor da Faculdade de Letras, Professor Doutor António Feijó, numa cerimónia que teve lugar no passado dia 1 de fevereiro. No próximo ano letivo de 2013-2014 dar-se-á início a novo curso, já nos novos moldes de titulação, abrindo-se o caminho para a colaboração num programa de doutoramento e para um vasto campo de investigação em História Marítima, cujo interesse não merece contestação num país como Portugal.

Colaboração da ESCOLA NAVAL

MUSEU DE MARINHA – 150 ANOS

TESOUROS DAS RESERVAS DO MUSEU DE MARINHA

"*O Museu de Marinha – que, sendo archivo de religiosas relíquias, seja o mesmo paço memória do passado e ensino do futuro*"[1].

É da vontade de preservar o património, a herança cultural e a história que nascem os museus. Espaços ao serviço da sociedade que têm o pressuposto de conservar, investigar e divulgar os acervos que têm a cargo.

É el-rei D.Luís, o único monarca português que comandou navios da Armada, que decreta a criação do Museu de Marinha, em 22 de Julho de 1863: "[...] *museu que fosse um archivo de gloriosas relíquias, ... (e) ao mesmo tempo memória do passado e ensino do futuro* [...]"[2].

A *Revista da Armada* por várias vezes, ao longo da sua história, analisou em diversos artigos o Museu de Marinha, a sua exposição, as suas colecções, os seus eventos e a relevância que a instituição tem para Portugal e para a Marinha, e como tal não nos vamos deter em considerações dessa natureza.

Inclusivamente, em finais do ano transacto, a Comissão Cultural da Marinha, com a colaboração do Museu de Marinha, editou a obra *Tesouros do Museu de Marinha*. Um livro iconograficamente riquíssimo, que resume em quinze capítulos a exposição permanente do Museu de Marinha, um extraordinário registo que faz honra à instituição e ao seu espólio.

Este espólio, apesar de importante e valioso, está depauperado dos objectos desaparecidos no incêndio na Sala do Risco em 1916, onde funcionava o Museu de Marinha. Modelos de navios da Armada Real, doados à Academia de Guardas-marinhas por D. Maria II, perderam-se para sempre.

Não obstante o revés, anos depois, na década de vinte, o comandante Henrique Quirino da Fonseca, foi convidado pelo ministro da Marinha para assumir a árdua tarefa de reunir as peças de interesse histórico-marítimo que havia no País àquela data: "[...] *após as destruições provocadas pela ocupação filipina, pelo terramoto de 1755, pelas invasões francesas, pela retirada da família real para o Brasil e pelas lutas civis que se seguiram* [...]"[3].

Com o passar dos anos, a perseverança dos vários directores e doações múltiplas, com especial destaque à "Colecção Seixas", o museu conseguiu reunir um conjunto de peças que lhe permitiram criar um discurso museológico excepcional.



Relógio de Bolso do Almirante Marquês de Niza.

É nessa medida que em 15 de Agosto de 1962 é possível inaugurar o Museu de Marinha no Mosteiro dos Jerónimos, depois deste ter estado instalado no Palácio Conde de Farrobo.



Cartas do Almirante Nelson ao Almirante Marquês de Niza.

O museu tem hoje a cargo mais de vinte mil peças, de significativa importância histórica e cultural. No entanto, apenas trinta por cento das peças estão na exposição permanente, um facto desconhecido e descurado pelo comum visitante.

Existe, pois, um universo incógnito de peças e documentação que não são disponibilizadas ao público, por opção ou necessidade, mas que aguça a curiosidade dos amantes da História.

Esse é o mundo das reservas do Museu de Marinha e de todos os *tesouros* que alberga longe dos olhares dos visitantes.

Entenda-se por reservas de um museu, um conjunto de peças de importância histórica que não está incluída na exposição permanente, pelo simples facto de não se ajustarem ao discurso expositivo adoptado, por imperativo de conservação ou até razões de segurança, e que por tal estão consignadas a espaços próprios.

Imagine-se pois, as estórias e a História que está por detrás de cada um dos milhares de objectos que estão alocados às reservas.

Para albergar estas catorze mil peças existem oito espaços específicos, estruturados e organizados de acordo com a tipologia, ou características especiais de cada peça, como por exemplo a sala da artilharia, que incorpora peças de artilharia naval, a escotaria, que contém armamento diverso usado pela Marinha ao longo dos séculos (de pequeno punhais, passando por sabres até às modernas metralhadoras), e por último a casa-forte, onde estão guardadas as peças mais valiosas ou raras.

É nesta pequena sala, de portas blindadas, que estão remetidos os tesouros das reservas do Museu de Marinha.

A panóplia de peças aí existente é impressionante, não só pela quantidade, diversidade, valor e importância histórica, mas também pelas características peculiares que algumas apresentam.

Nessa sala, que contém séculos de História, encontramos de quadros a palamenta de navios, espadas e punhais, armas de fogo (desactivadas), peças em Scrimshaw (entalhe e gravação ou pintura em osso de baleia), em prata e ouro, porcelanas, selos, postais, placas comemorativas, símbolos religiosos, instrumentos náuticos, dinheiro, e inúmeros despojos de batalhas travadas ao longo da História nacional.

Descobrimos também diversos objectos que pertenceram a personalidades fulcrais da História de Portugal e da Marinha, e que foram doados ou reverteram para este museu. Reis e diplomatas, militares e figuras da sociedade, têm aqui condecorações, documentos, relógios, esboços e esquiços de viagens, fardas, armas, entre outros objectos pessoais.

É em algumas destas peças e no contexto histórico que elas representam que nos vamos deter. Uma pequena abordagem para divulgar este património desconhecido.

O século XVIII é tido como um dos períodos mais conturbados da História mundial, e consequentemente, da História Nacional.

Foi o século das grandes batalhas navais com navios à vela, onde Portugal como potência naval, tinha influência relativa nos desígnios europeus.

Em 1798, o Almirante Marquês de Nisa comandou uma esquadra portuguesa destacada no Mediterrâneo, onde cooperou com a esquadra inglesa do Almirante Nelson, no cerco a Malta, nos combates em Nápoles e na reconquista da cidade, e nas negociações com os piratas em Tripoli. Apesar de pontualmente as relações entre as esquadras dos dois países terem tido momentos menos felizes, os ingleses na pessoa do Almirante Nelson foram obrigados a reconhecer o mérito da esquadra Nacional.

Todas as acções foram alvo de troca de correspondência entre os dois comandantes de esquadra, e algumas delas encontram-se à guarda do Museu de Marinha.

Assinadas pelo Almirante Marquês de Niza e pelo Almirante Nelson, relatam episódios do cerco de Malta, e além de documentos ímpares para a construção histórica deste período, são de extraordinária beleza. As batalhas são travadas no século XVIII, de ferocidade e consequências bastante gravosas, geravam na guarnição um fervor religioso. A necessidade de acreditar em Deus nos momentos mais difíceis foi sempre apanágio dos homens que andam no mar.

Disso é prova o *ex-voto* da Nau "Rainha de Portugal" um dos navios da esquadra do Almirante Marquês de Niza. Uma peça incrível e que, apesar de pequena, traduz o sentimento e preces de toda uma guarnição.

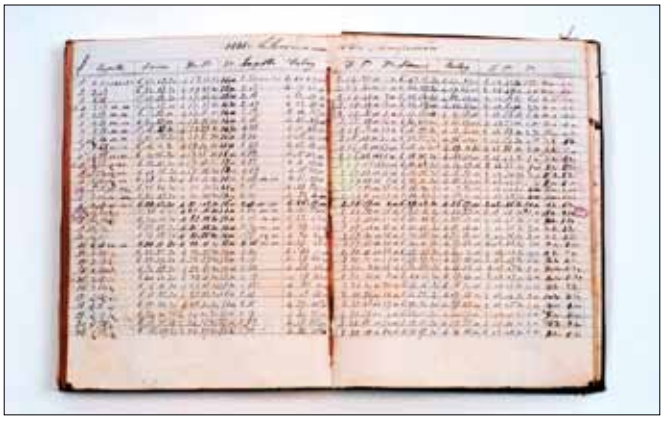
Em finais do século XIX, quase um século depois da esquadra do Marquês de Niza navegar pelo Mediterrâneo, de novo as potências europeias gladiam entre si.

Apesar de a Conferência de Berlim ser assinada em 1885, há já vários anos que as nações do velho continente se agitavam em África, no sentido de assegurar e defender os territórios que consideravam seus.

Portugal, querendo justificar o projecto do *mapa cor-de-rosa,* cria a Comissão de Cartografia para elaborar cartas de todas as colónias, nomeando os oficiais de Marinha Hermenegildo Capelo e Roberto Ivens para uma missão específica.



Ex-voto da guarnição da Nau "Rainha de Portugal".



Caderno de Apontamentos de Viagem e Observações Meteorológicas do Comandante Hermenegildo Capelo (3 VOL).



Garrafa de Vinho do Porto, Adriano Ramos Pinto, transportada na travessia aérea do Atlântico-Sul, por Gago Coutinho e Sacadura Cabral.

Capelo e Ivens partem de Moçâmedes em 24 de Abril de 1884, numa viagem de 14 meses. Vão ser os primeiros europeus a ligar a costa de Angola à costa de Moçambique.

O Museu de Marinha conserva documentos dessa viagem, como os apontamentos meteorológicos recolhidos ao longo da expedição entre outros registos iconográficos.

Para encerrar esta agradável viagem no tempo, em que os fragmentos de história surgem em qualquer recanto e em qualquer prateleira, descrevo um artigo, curioso no mínimo, que é uma representação da diversidade do acervo das reservas do museu.

Aludo à odisseia aérea que dois oficiais de Marinha, Gago Coutinho e Sacadura Cabral, empreenderam pelo Atlântico Sul, em 1922.

Não me retenho na façanha, já muitas vezes narrada e transcrita nos mais diversos meios de comunicação, centro a atenção apenas em uma peça, das várias que existem na casa forte sobre esta matéria.

Uma garrafa de vinho do porto (Adriano Ramos Pinto) assinada pelos dois oficiais da Armada e que viajou de Lisboa até ao Rio de Janeiro.

Este exemplar único foi uma das estrelas do *stand* Nacional, na Exposição Comemorativa do Centenário da Independência do Brasil, nesse mesmo ano, no Rio de Janeiro.

O Museu de Marinha é ímpar entre os museus nacionais. Guarda um património que, apesar de muito específico, une todo um País em torno de um passado muitas vezes notável.

Este artigo abre as portas a outros interessados no tema, pois é nos bastidores dos museus que ainda permanece aquele desejo de compreender o desconhecido que move qualquer historiador, e onde, por vezes, se descobrem verdadeiros *tesouros* ainda não estudados.

Mário Dias
2TEN TSN

Notas:

[1] *Jaime do Inso, in "O Museu de Marinha", separata do Clube Militar Naval, n.º 4 a 6 – Abril/Junho, 1967, Lisboa.*

[2] *N. Valdez dos Santos, in "O Museu de Marinha…sua História e….Perspectivas" - comunicação apresentada em 9 de Outubro de 1989 ao International Congress of Maritime Museums.*

[3] *António Carvalho extraído da Revista de Marinha, n.º 546, Lisboa, 1968. Originalmente publicado no Jornal "A Capital", s.n., s.d.*

N.R.
O autor não adota o novo acordo ortográfico.

A OBRA DE JEAN BAPTISTE PILLEMENT E O AFUNDAMENTO E RESGATE DA NAU ESPANHOLA "SAN PEDRO DE ALCÂNTARA"

No âmbito da extraordinária exposição de pintura organizada pela Fundação Calouste Gulbenkian em Lisboa, sobre o Tema "As Idades do Mar", que decorreu de fins de Outubro de 2012 a fins de Janeiro 2013, estiveram expostas duas magníficas obras do Pintor Jean Baptiste Pillement (1728-1808), artista paisagista francês de renome. Essas duas telas, hoje propriedade do Museu Nacional de Arqueologia de Lisboa, foram adquiridas por um generoso (e anónimo) mecenas, em leilão internacional no Mónaco, em 1987, e depois doadas ao Estado Português (IPPC - Instituto Português do Património) (Ver Pintura nº1 e Pintura nº 2). É a invulgar história desses quadros e da temática marítima passada e contemporânea que lhes está associada, nomeadamente um célebre naufrágio ocorrido ao largo de Peniche no ano de 1786, que nos propomos relatar.

PILLEMENT EM PORTUGAL

Jean Baptiste Pillement, «pequeno mestre de Lyon», realizou uma série de estadias artísticas que ficaram célebres em Portugal, nos finais do Séc. XVIII, onde foi muito apreciado e conheceu um enorme sucesso comercial[1]. Formado em desenho nos Gobelins, artista itinerante, talentoso e em voga nas Cortes e nos Salões de toda a Europa[2] durante o período das Luzes, impôs-se sobretudo graças à sua perícia no pastel. Pela sua temática e a sua paleta, acabou por dar continuação em Portugal, a trabalhos iniciados em Itália 50 anos mais cedo por pintores franceses como Claude Gelée (conhecido por "le Lorrain"), ou mais ainda por Claude-Joseph Vernet.

Pillement visitou três vezes Portugal, no âmbito das suas peregrinações pela Europa. O sua primeira passagem por Lisboa teve lugar em 1755 durante o Ministério de Pombal, período em que o artista foi contratado pela Real Fábrica de Sedas. Deixou de forma precipitada o País, fugindo à Inquisição[3] e dessa forma escapando também ao Terramoto. Pillement regressou à capital portuguesa em 1766 e de forma mais prolongada de 1780 a 1786, última viagem do seu período português. É essa estadia e a produção do artista em torno do navio "San Pedro de Alcântara" que, para efeito deste artigo, nos interessa mais particularmente.

Pillement teve uma grande produção artística enquanto pintor de vistas e de marinhas. Bastante prolífico, também pintou paisagens campestres e foi decorador de Palácios[4] e autor de «chinoiseries». No registo das "Marinhas", deixadas por Pillement em Portugal, contam-se muitas obras a pastel, bem acabadas, dedicadas a vistas de Lisboa ribeirinha, do Tejo e do seu Estuário. Ao lado de algumas obras de valor quase topográfico[5], a sua produção comporta trabalhos soltos, envoltos em alguma fantasia com cenários que propõem vistas costeiras e portuárias pitorescas, com cenários idealizados ou imaginários, inspirados no litoral Português e animadas por pescadores e pequenas embarcações de todos os tipos.


1

Ao estilo mais puro e segundo a temática da pintura da época das luzes, Pillement não deixou de tratar com frequência o tema das tempestades e dos naufrágios, num registo pré-romântico no qual pintava navios em perdição e homens em luta com uma natureza desenfreada. As duas primeiras passagens por Portugal, certamente muito contribuíram para alimentar esses registos.

O "SAN PEDRO DE ALCÂNTARA" - HISTÓRIA DUMA VIAGEM E DUMA TRAGÉDIA MARÍTIMA

Se muitos dos naufrágios retratados por Pillement estão feridos de maior ou de menor fantasia, o caso do desaparecimento do navio espanhol «San Pedro de Alcântara», acontecimento trágico-marítimo que ocupou as atenções e as crónicas do seu tempo, foi tratado pelo pintor francês, durante e depois da sua última estadia em Portugal, de forma coerente, extremamente precisa e verdadeiramente excepcional.

O Navio de Guerra espanhol "San Pedro de Alcântara", de 64 canhões, tinha sido construído no Arsenal da Havana em 1770. Proveniente de Callao, no Peru, de onde zarpou em 1784, o navio transportava para Cádis, em Espanha, uma preciosa carga de matérias primas e os tesouros provenientes das minas do Peru (603 toneladas de Cobre em barra, 153 toneladas de prata e 4 toneladas de ouro em moedas). Levava também nos seus porões uma importante coleção botânica e uma valiosa coleção de peças de cerâmica pré-hispânica, da Cultura Chimu, fruto das campanhas conduzidas pelos dois cientistas espanhóis, Ruiz e Pavon, na Região de Tama. Registaram-se de facto várias anomalias à partida da viagem. Na investigação levada a cabo por Pierre Yves Blot, foram identificadas «duas partidas», de Callao, no Peru, uma das quais abortada, marcada pelo falecimento do primeiro responsável técnico pela operação, e o posterior comando assumido pelo Brigadeiro D. Manuel de Eguia. Foram igualmente identificados inúmeros indícios duma gigantesca "corrupção" em torno da valiosa carga do "San Pedro de Alcântara, a sua operação de transporte e de carregamento, factores que porventura terão sido determinantes na explicação da tragédia que se irá seguir. Por entre os seus 419 passageiros, o "San Pedro de Alcântara" transportava igualmente vinte e quatro índios (homens, mulheres e crianças), importantes prisioneiros políticos ligados à rebelião de Tupac Amaru de 1781-1783. Entre eles, Fernando Tupac Amaru, filho mais jovem de José Gabriel Tupac Amaru, descendente da Dinastia Inca e Chefe duma revolta que tinha abalado o Império Colonial Espanhol[6].

A longa travessia foi muito acidentada. De facto, a carga excedia no dobro o limite normal razoável para um navio com o deslocamento e as características do "San Pedro de Alcântara", o que obrigou o navio a fazer uma primeira escala de urgência em Conception, porto da costa Chilena, e depois regressar a Callao. Deu-se uma segunda partida de Callao. Nessa nova viagem e após ter dobrado o Horn, o navio sobrecarregado e ameaçado por inúmeras infiltrações de água, teve de fazer nova escala forçada de quatro meses no Rio de Janeiro, para reparações. Daí zarpou, rumo à Europa, em princípios de 1786, mais de um ano após a sua primeira largada de Callao!

Na noite de 2 de Fevereiro de 1786, entre as 10h30 e as 11h00 da noite, na altura das Costas Portuguesas e rumo a Cádis, o navio embateu nas rochas da península da Papoa, situadas a norte da península de Peniche.

Segundo testemunhas e sobreviventes, as condições meteorológicas nessa noite eram clementes e a visibilidade razoável, com vento fraco de

Nordeste. O que terá então sucedido? Um erro de navegação induzido por cartas de navegação incompletas?[7] Dificuldades em manobrar um navio cansado e instável, sobrecarregado, com o frete muito pesado e mal repartido no porão, navegando demasiado perto da costa Portuguesa? Sabemos, fruto da investigação e campanhas arqueológicas no mar e em terra dirigidas por Jean Yves-Blot (no mar, 1988, 1996-1999) e Maria Luísa Pinheiro Blot (em terra, 1985-1988, 1993-1995) e realizadas em Peniche de 1985 (data da primeira campanha geofísica, em terra, em busca da sepultura de catástrofe associada ao naufrágio) a 1999 (última campanha submarina), culminando com estudos de laboratório com o departamento de tribologia (caracterização de micro-relevos em artefactos) da École Centrale de Lyon (2002-2004) e com a análise estrutural do navio no quadro de um doutoramento no LAMOP (laboratório de medievistica), CNRS, Paris 1 Sorbonne (2008-2013), que o navio embateu no fundo, junto das Rochas da Papoa, a uma velocidade de 6 nós, quebrando-se em duas partes. O porão afundou-se de imediato, arrastado pelo peso da carga, mas o convés continuou a flutuar e avançar em direcção da costa algum tempo antes de, por sua vez, se afundar. Sabemos igualmente que nesse dia e hora precisas, a maré estava particularmente baixa[8], factor certamente decisivo para a catástrofe, atendendo à configuração rochosa da costa e dos fundos.

Cento e vinte e oito pessoas dos dois sexos, incluindo crianças desapareceram no naufrágio. Duzentos e setenta sobreviveram.

A terrível notícia chegou sem muito tardar a Madrid. Causou grande preocupação. Um dos prisioneiros mais importantes transportados a bordo, Fernando Tupac Amaru, tinha sobrevivido ao naufrágio, encontrando-se a monte, pelas falésias de Peniche[9]. Mas sobretudo a perda da carga do navio e a sua colossal importância económica faziam pairar a ameaça dum desastre financeiro em Espanha. Estima-se que, na época, o metal precioso transportado, e que terá resultado de vários anos de mineração no Peru, representava cerca do PIB anual da colónia e de 10% do valor de toda a massa monetária em circulação em Espanha. O facto dos restos do navio se encontrarem em águas pouco profundas (6,4m a 10,5m, consoante as marés), levaram o Rei de Espanha a encarar rapidamente a organização e envio para Portugal duma grande expedição de resgate submarino da carga, que de facto foi pioneira na Europa.

Houve negociações imediatas entre os dois Estados da Península Ibérica, tendo o Reino de Portugal manifestado a mais ampla colaboração, e apoio, nomeadamente logístico, administrativo e fiscal (por exemplo através dum decreto da isenção de impostos sobre os achados). A população de Peniche, por seu lado acorreu ao resgate oferecendo agasalhos, comida e casas aos sobreviventes. Nas semanas que seguiram o naufrágio, a operação de resgate levou até Peniche cerca de 40 mergulhadores em apneia recrutados pelo Reino de Espanha nos quatro cantos da Europa. A operação desenrolou-se sob o olhar muito atento e as instruções do Embaixador de Madrid em Lisboa, Conde Dom Fernan Nunez Luego.

Aos mergulhadores estrangeiros juntaram-se os locais. Dirigidos pelo Capitão Espanhol Francisco Xavier Munoz, realizaram durante três anos em Portugal, uma das primeiras grandes campanhas de mergulho submarino da Época Moderna, recuperando metais preciosos, canhões e instrumentos náuticos do navio. Peniche esteve então no "centro" das atenções da Europa. Em Junho de 1786, os mergulhadores conseguiram levantar o casco do navio afundado e arrastá-lo para a Praia de Peniche de Cima, onde foi desmontado e os restos do Tesouro, presos nos interstícios do cavername, recuperados.


2

Curiosamente, a saga do "San Pedro de Alcântara" não terminou aí. "El Vencejo", o navio destinado ao transporte dos sobreviventes e duma parte da carga de cobre salvada do naufrágio e dos seus sobreviventes, recuperado na Papoa, afundou-se por sua vez num vendaval, 3 meses depois, um pouco a sul de Peniche, na Baía da Consolação. Novamente desapareceram 92 pessoas. Falou-se então de carga e de tesouro "malditos". Novamente uma parte da carga teve de ser recuperada do fundo do mar e enviada para Espanha, desta vez por via terrestre.

AS OBRAS DE PILLEMENT EM TORNO DO NAUFRÁGIO E DO RESGATE DO "SAN PEDRO DE ALCÂNTARA": PINTURAS E GRAVURAS

O naufrágio e a operação de resgate que se seguiu, ocupou mês após mês as páginas das Gazetas da Europa e do Novo Mundo, de Madrid a Londres, passando por Paris e Amsterdão. A repercussão internacional do salvamento do precioso carregamento foi de importância tal, que o pintor paisagista francês acabou por retratar várias vezes o mesmo tema, nomeadamente durante a sua última estadia em Portugal, mas igualmente depois de finais de 1786, após ter deixado o país.

Conhecem-se por exemplo variantes das pinturas do "San Pedro de Alcântara" em perdição na aproximação das costas e das falésias de Peniche. Uma delas, denominada "Naufrágio do S. Pedro de Alcântara", faz hoje parte da Colecção do Conde de Alfarede, tendo sido exposta e registada em Catálogo publicado pela Fundação Ricardo Espírito Santo, em Lisboa[10]. Perante a importância económica da operação de resgate, o grande interesse e curiosidade ligadas ao desastre de Peniche, essas obras terão seguramente sido compostas pelo artista francês, *a posteriori*, enquanto documento visual da tragédia. São resultado duma interpretação artística do acontecimento. Por exemplo, sabemos hoje que o naufrágio do "San Pedro de Alcântara" não foi, por si, ocasionado por más condições meteorológicas. Assim, Pillement realizou várias encomendas, partindo duma mesma composição iconográfica à qual fez várias modificações de pormenores (por exemplo a posição do navio, a localização dos sobreviventes, o estado do mar e as condições atmosféricas, o tratamento dos céus etc.) Além da pintura que se encontra em Lisboa, o Museu Soares dos Reis, do Porto[11], tem no seu espólio uma obra muito semelhante. Fora de Portugal, o "Museum of Metropolitan Art/MET" de Nova York[12], a "Galeria delle Uffizi"[13] em Florença têm igualmente nas suas colecções obras a pastel de Pillement, que representam um navio em apuros junto de uma costa rochosa. Pese embora algumas variações, os pormenores das costas e dos rochedos apresentam nessas obras muitas correspondências com a pintura do catálogo da Fundação Ricardo Espírito Santo de Lisboa e com a pintura da colecção do Museu Soares dos Reis, do Porto.

Existe uma segunda série de quadros, estes a óleo, de Jean Baptiste Pillement, dedicados aos momentos precisos do naufrágio e à posterior operação de resgate do tesouro do "San Pedro de Alcântara". Estas obras são certamente as mais importantes para a compreensão do que sucedeu ao navio. Dizem-nos vários especialistas[14] que Pillement pintou um primeiro quadro a óleo a partir dum desenho que realizou no local, em Peniche.

A esse propósito, existem poucas dúvidas que o artista francês se tenha deslocado a Peniche e à península da Papoa, cerca de um mês após o naufrágio, atendendo à perspectiva muito realista das rochas e da costa que retrata nas suas pinturas. Posteriormente, o artista pintou de novo, e por duas vezes, o naufrágio e o salvamento, primeiro em Espanha, em 1788, e depois no Sul de França, em 1792. No que concerne os dois quadros pintados em Espanha, sabemos, graças às

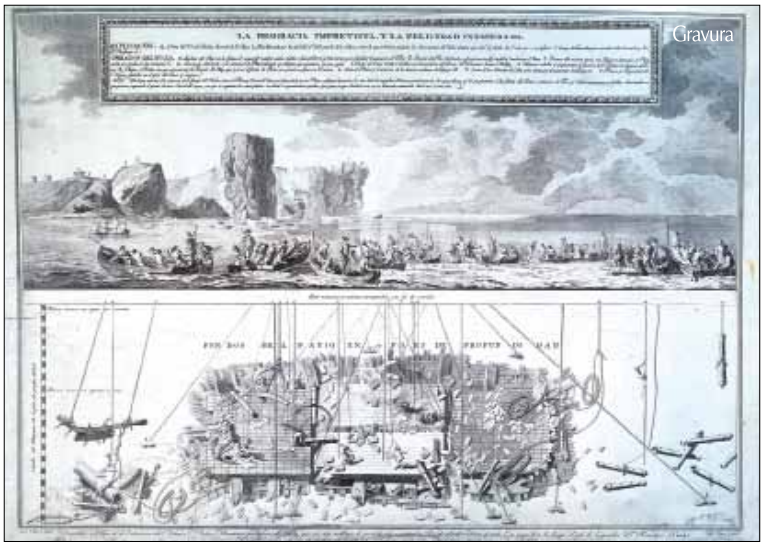
memórias do antigo Embaixador de Espanha em Lisboa, Dom Fernan Nunez Luego, que a título de reconhecimento, por serviços prestados em Lisboa aquando da tragédia, o Real Tribunal Del Consulado de Cádis ofereceu-lhe dois quadros de Pillement relativos ao tema do naufrágio e do resgate do "San Pedro de Alcântara". Uma dessa obras faz hoje parte da colecção do Museu do Prado, em Madrid[15].

Um dos outros quadros pintados em Espanha em 1788 e uma das obras realizadas em Franca em 1792, pinturas a Óleo, ambas duma precisão exemplar[16], fazem hoje parte do espólio do Museu Nacional de Arqueologia de Lisboa e contam por um lado o afundamento e por outro o resgate dos restos do navio, com forte realismo, oferecendo ao espectador uma perspectiva topográfica bastante fiel do local do naufrágio (Ver Pintura nº 1 e Pintura nº2). As informações históricas e cronológicas estão presentes nas duas obras: navio alquebrado, porão afundado, convés deslocado etc. Foram essas as obras adquiridas expressamente no Mónaco pelo Estado Português (IPPC), em 1987, para apoiar do ponto de vista documental a campanha de arqueologia subaquática e multidisciplinar minuciosa, dirigida em terra por Maria Luísa Pinheiro Blot e no mar por Jean Yves Blot. Essa campanha decorria desde 1985 em torno do "San Pedro de Alcântara", com apoio do Museu Nacional de Arqueologia e do então IPPC.

Além das pinturas a pastel e sobre tela, o acontecimento deu origem à produção de várias gravuras, impressas em Espanha.

Com o propósito de servir de memória, duas estampas foram encomendadas à Academia de Belas Artes de São Fernando em Madrid, pelo antigo Embaixador do Reino de Espanha em Lisboa, Dom Fernan Nunez Luego. A primeira, que se encontra ainda na colecção da Academia de Madrid, é o resultado dum primeiro esboço realizado ao vivo em Peniche por Pillement e que terá também servido de ponto de partida para os seus quadros. A segunda, de grande dimensão (0,76m de comprimento por 0,53m de largura), foi desenhada por outro célebre artista da Corte Espanhola: Luís Paret Y Alcazar (1746-1799) e aberta por Luís Ximeno (1757-1797), ele também gravador da Câmara do Rei de Espanha. Tem por título revelador "De la Desgracia Imprevista y de la Felicidad Inesperada", resumindo assim, na perfeição, todo o caso para a Coroa Espanhola. Esta gravura constitui além dos quadros de Pillement, um raro documento iconográfico. Os seus dois planos (à superfície, as pequenas embarcações de apoio ao resgate e, em imersão, o estaleiro subaquático) dão informações meticulosas e fundamentais sobre a operação de resgate dos restos do navio espanhol naufragado, levada a cabo de 1787 a 1789 (levantamento do tesouro e dos canhões, disposição do frete no convés destroçado, dispersão de peças em volta do navio etc.). O Museu Nacional de Arqueologia de Lisboa, adquiriu um exemplar dessa preciosa gravura para completar a documentação de apoio à campanha de arqueologia submarina e às campanhas arqueológicas realizadas entre 1985 e 1999 (Ver Gravura).

No registo da pintura de Marinha, há que referir que Jean Baptiste Pillement decorou igualmente móveis ou tecidos nos quais representava pequenas cenas marítimas, conforme atestam o conjunto das célebres cadeiras ditas "Pillement", hoje no espólio do Palácio Nacional da Ajuda, que terão ido com o Rei Dom João VI para o Brasil, em 1807, e com ele terão regressado a Portugal em 1821. O gosto pelo trabalho de Pillement foi de tal ordem, em Portugal, que temos notícia que pintou igualmente os apartamentos na Nau «Príncipe Real», navio Almirante da Esquadra Portuguesa que transportou, em 1807, a Rainha Dona Maria I e o Príncipe Regente até ao Brasil.



Gravura

Dr. Paulo Santos

Notas:

[1] *Durante a sua última estadia em Portugal e antes da sua partida definitiva para Espanha, em finais de 1786, Pillement organizou uma lotaria, na qual vendeu todo o stock das suas obras.*

[2] *Fez estadias em Portugal, em Espanha, em França mas igualmente em Inglaterra, na Polónia, na Áustria, na Itália e na Suíça.*

[3] *Após denúncia, foi acusado de deboche e perseguido pela Inquisição.*

[4] *Interiores de vários Palácios de Lisboa e arredores (Palácio Fronteira, Palácio de Visme, Palácio do Ramalhão, Palácio de Seteais, Palácio do Visconde de Asseca).*

[5] *Ver por exemplo as três magníficas vistas de Lisboa tiradas da Margem Sul do Tejo, hoje na colecção da Fundação Ricardo Espírito Santo ou uma vista da Rocha do Conde de Óbidos e outras de Alcântara, da mesma colecção.*

[6] *Gabriel Tupac Amaru foi preso pelos Espanhois, condenado à morte e esquartejado em praça pública em Cuzco, no dia 18 de Maio de 1781.*

[7] *Era usadas a bordo dos navios espanhóis cartas de navegação francesas da autoria de Bellin. Continham imprecisões relativamente à Costa Portuguesa.*

[8] *Informações do Instituto Hidrográfico Francês, SHOM, que colaborou na modelação numérica da altura da maré no momento do naufrágio. Os dados horários foram compilados pelo Observatório Astronómico de Lisboa. O conjunto encontra-se referido nas monografias de 1992 e 2008 compiladas por Pierre Yves Blot, e principalmente num longo trabalho de âmbito estritamente científico publicado por Pierre Yves Blot e pelo Departamento de Engenharia Naval do Instituto Superior Técnico em 1994 (Ref. com. JYB 22/I/2013).*

[9] *Entregar-se-á poucos dias após o naufrágio às autoridades Portuguesas, que o enviaram para o cárcere em Espanha, onde viria a falecer.*

[10] *"Naufrágio do San Pedro de Alcântara", (62cm X 92cm) (inv. Col. Conde de Alfarede). Ver: Fondation Ricardo Espírito Santo "Jean Pillement et le Paysagisme au Portugal au XVIIIème siècle", Catalogue d'Exposition, Lisbonne, 1997.*

[11] *"Tempestade com Naufrágio (Nocturno)", Pastel sobre papel, (65cmX95 cm) (Museu Soares dos Reis, Inv. 18 Pm CMP/MNSR).*

[12] *"Shipwreck during a Tempest" (62,9 cm X 91,4 cm), Pastel (Museum Of Metropolitan Art, inv. 56.7).*

[13] *"Burrasca di mare " (57cm X 89 cm), Pastel (Galleria delli Ufidizi, inv. 1890.1007).*

[14] *(Museu do Prado)*

[15] *"Náufragos Llegando à la Costa" (56 cm X 80 cm), pintura a óleo (inv. P.7021).*

[16] *Desde 1985, varias campanhas de arqueologia submarina foram conduzidas por Jean Yves Blot e Maria Luísa Pinheiro Blot no local do naufrágio e imediações (local de inumação das vítimas). Essas campanhas de investigação recorreram às pinturas e às gravuras de Pillement e de Paret para estudar e orientar as pesquisas.*

Legenda dos quadros:

Pintura nº 1: *Naufrágio do San Pedro de Alcântara, 1876, Óleo sobre tela, dimensões: Moldura: 72,5 x 96,5 cm, Museu Nacional de Arqueologia (Instituição Proprietária), Número de Inventário: 19491 TC, Fotografia de Carlos Monteiro, 1999, Copyright © IMC/MC.*

Pintura nº 2: *Salvamento do San Pedro de Alcântara, 1876, Óleo sobre tela, dimensões: Moldura: 72,5 x 96,5 cm, Museu Nacional de Arqueologia (Instituição Proprietária), Número de Inventário: 19492 TC, Fotografia de Carlos Monteiro, 1999, Copyright © IMC/MC.*

Gravura: *La Desgracia Imprevista e la Felicidad Inesperada, Luis Paret Y Alcazar Museu Nacional de Arqueologia (Instituição Proprietária), Número de Inventário IFN 00077, Copyright © IMC/MC.*

Bibliografia:

- Jean Yves Blot ; Maria Luísa Pinheiro Blot: Le naufrage du San Pedro de Alcântara, La Recherche, 230, 22: 334-342, 1991.

- Jean Yves Blot; Maria Luísa Pinheiro Blot:: "O Interface História-Arqueologia: O Caso do San Pedro de Alcântara", Academia de Marinha de Lisboa, 1992.

- Fondation Ricardo Espirito Santo: "Jean Pillement et le Paysagisme au Portugal au XVIIIème siècle", Catalogue d'Exposition. Lisbonne, 1997.

- Jean Yves Blot: From Peru to Europe (1784-1786): Field and Model Analysis of a Ship Overload. Bulletin of the Australian Institute for Maritime Archaeology, 22: 21-34."Paper Presented at the "Maritime Archaeology of Long Distance" 5-13 September 1997, Western Australian Maritime Museum, Fremantle, Australia.

- Fondation Ricardo Espirito Santo "Jean Pillement et le Paysagisme au Portugal au XVIIIème siècle", Catalogue d'Exposition, Lisbonne, 1997.

- Jean Yves Blot; Maria Luísa Pinheiro Blot: "Concerto para Mar e Orquestra", Câmara Municipal de Peniche, 2008.

Os meus agradecimentos a Jean Yves Blot, por todas as informações que me prestou em torno da grande investigação arqueológica e multidisciplinar que ele, e sua Mulher Maria Luísa Pinheiro Blot, conduziram desde 1985, em torno do "San Pedro de Alcântara".

Agradecimentos igualmente ao Museu Nacional de Arqueologia e à Câmara Municipal/Museu Municipal de Peniche pelas fotografias e direitos associados às obras reproduzidas neste artigo.

N.R.

O autor não adota o novo acordo ortográfico.

PRESIDENTE DO CONSELHO SUPERIOR DE DISCIPLINA DA ARMADA

• Em 22 de fevereiro, tomou posse como Presidente do Conselho Superior de Disciplina da Armada o VALM Oliveira Viegas, que substitui o VALM Correia Gonçalves. A cerimónia, que ocorreu no Salão Nobre do Gabinete do ALM CEMA e foi por ele presidida, tendo estado presentes vários Almirantes e oficiais do Gabinete do CEMA e do EMA, iniciou-se com a imposição pelo CEMA da Medalha Militar de Serviços Distintos – Ouro ao Presidente anterior, VALM Correia Gonçalves, a que se seguiu a leitura da Ordem. Usou então da palavra o novo empossado de que se realça: "*…Sendo a disciplina um dos pilares estruturantes das Forças Armadas, é muito preocupante estarmos a assistir a acontecimentos que geram perceções e sentimentos que são o caminho fértil para o enfraquecimento desse alicerce.*

As mudanças que se anunciam ou se fazem anunciar sem origem clara, transparente e assumida, como se estivéssemos perante fenómenos de geração espontânea, geram insegurança, desconforto e por fim revolta que a razão vai contendo com maior ou menor dificuldade mas cujo potencial para a turbulência é significativo.

É neste ambiente que o poder militar tem de procurar, por todos os meios, perseverar a disciplina sob pena da desarticulação de todo o edifício de valores, princípios e conceitos que enformam a ética militar, a hierarquia militar e a disciplina militar. Tudo isto ao serviço da Pátria….".

Por último, usou da palavra o ALM CEMA que referiu a importância do Conselho Superior de Disciplina e elogiou a ação do anterior Presidente e indicou as expectativas para o empossado.

Terminou a cerimónia com os cumprimentos de todos os presentes ao novo Presidente.



O VALM José António de Oliveira Viegas entrou para a EN e foi promovido a G/M em out73.

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

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

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

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

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

Em Janeiro de 2006 ocupou o cargo de Chefe do Gabinete do ALM CEMGFA e chefiou a Divisão de Planeamento Estratégico-Militar do EMGFA e em 11 de janeiro de 2010 tomou posse como Superintendente dos Serviços do Material.

Da sua folha de serviço constam diversos louvores e condecorações.

DIRETOR DE AUDITORIA E CONTROLO FINANCEIRO

• Em 28 de setembro, na Sala de Reuniões da Superintendência dos Serviços Financeiros, presidida pelo CALM Superintendente dos Serviços Financeiros (SSF), teve lugar a cerimónia de tomada de posse do novo Diretor de Auditoria e Controlo Financeiro, CMG AN Gonçalves Covita, em substituição do CMG AN Neves Agostinho. Assistiram à cerimónia oficiais generais e superiores, bem como os oficiais, sargentos, praças e civis que servem a Marinha na Direção de Auditoria e Controlo Financeiro.

Após a leitura da Ordem e a condecoração com a medalha de mérito militar do Diretor cessante, usou da palavra o novo Diretor, de que se realça:

"*…O vasto âmbito de atuação que decorre do leque de competências atribuído, confere elevada importância à consolidação da cooperação institucional, a par da observância permanente dos princípios que norteiam a nossa ação*: independência, confidencialidade, objetividade e diligência.

No âmbito da edificação de capacidades, é essencial desenvolver novos métodos de prestação de contas (e) a melhoria da qualificação dos militares e civis da Direção (…)

Reputo de muito importante o relacionamento com os pares dos outros órgãos da Marinha, o qual deve, a todos os níveis, ser aprofundado e alargado, numa atitude de respeito e de aberta colaboração tendo em vista a prestação de um serviço eficaz e simultaneamente constituir um meio de prevenção e deteção de irregularidades e erros…"

No final, o CALM SSF, salientou:

"*…Considero relevar a ação, em termos de orientação geral, centrada nos seguintes pilares:*



na consolidação do sistema do controlo interno da administração financeira da Marinha; no dever de prestar contas; nas ações de controlo interno; nos mecanismos e instrumentos de decisão e controlo da gestão; na valorização dos recursos humanos.

… Relevo o dever de cooperação, pelo que, neste sentido, deverá ser mantido o quadro de cooperação institucionalmente solidária com todos os setores da Marinha e muito especialmente com a Inspeção Geral da Marinha (…) considero, igualmente, significativas, as ações de produção normativa …"

O CMG António I. Gonçalves Covita nasceu em Almada, em 2 de junho de 1957, ingressando na Marinha em 1977, e em 1980 iniciou o curso de Administração Naval na Escola Naval.

No mar serviu em diversas unidades navais, acumulando cerca de 16000 horas de navegação em diferentes tipos de missões, com especial realce para a viagem comemorativa dos 450 anos da chegada dos portugueses ao Japão, a bordo do NRP *Sagres*, a participação com o NRP *Corte-Real* na "Operação Sharp Guard", tendo embarcado o comando da Standing Naval Force Atlantic (SNFL), pela primeira vez comandada por um oficial português e diversas comissões na Região Autónoma dos Açores e outras missões no Continente e no estrangeiro, com o NRP *João Roby*.

Em terra foi professor na Escola de Abastecimento, chefiou diversos serviços e departamentos financeiros, foi oficial do Estado-Maior da Armada, diretor de serviço da Direcção-Geral da Autoridade Marítima e subdiretor da Direção de Abastecimento.

Da sua formação constam os Cursos Geral e Complementar Naval de Guerra, o Curso de Promoção a Oficial General, o Curso de Gestão de Recursos Humanos, o Diploma de Especialização em Avaliação do Desempenho do INA e a Pós-graduação em Finanças Públicas do ISEG.

Durante a sua carreira, foi agraciado com vários louvores e condecorações.

COMANDANTE ESTÁCIO DOS REIS

MEMBRO HONORÁRIO DA ACADEMIA DE MARINHA

Em 5 de fevereiro decorreu na Academia de Marinha uma Sessão Solene, presidida pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, que contou com a presença do Ministro da Educação e Ciência, Dr. Nuno Crato. Ao usar da palavra, o Presidente da Academia agradeceu a presença daquele membro do governo, *"fazendo votos para que o possamos ter mais vezes entre nós, quer como membro do governo, quer como ilustre cientista que é, e que muito admiramos"*.

De seguida, foi prestada uma homenagem ao académico Estácio dos Reis pela sua ascensão a Membro Honorário da Academia de Marinha. O elogio público foi proferido pelo académico Semedo de Matos, que afirmou: "*Conheci o comandante Estácio dos Reis – o nosso confrade António Estácio dos Reis – na primeira metade dos anos oitenta, quando a sua actividade no âmbito da cultura já corria com vento largo. Eu dava os primeiros passos na conhecida via-sacra dos arquivos e bibliotecas, própria de quem quer saber e aprender, quando o nosso homenageado ocupava já uma posição de destaque nos assuntos ligados à História Marítima, à História Náutica e à História da Ciência em Geral. Prestava serviço no Museu de Marinha, desde 1980, e em 1983 a XVII.ª Exposição Europeia de Arte, Ciência e Cultura contou com a sua ativa participação na Comissão Cultural. Esta exposição deu o arranque para cerca de duas décadas de comemorações dos quinhentos anos da grande Expansão Portuguesa, onde a sua obra teve um lugar de destaque.*



Se a memória não me falha, a primeira vez que nos cruzámos e conversámos foi na Biblioteca Central de Marinha, na primeira metade dos anos oitenta, quando lhe pedi ajuda para uma pequena investigação que não sabia como levar a cabo. Depois disso, várias vezes nos encontrámos nesse mesmo local e recordo-me com nitidez de uma situação em que folheava um exemplar da Marinharia dos Descobrimentos, de Fontoura da Costa, perscrutando um capítulo em que reconhecia ter havido uma gralha do autor. Foi motivo de conversa durante uma boa meia hora, sobre ele e sobre Teixeira da Mota, que vim a saber ter sido um dos responsáveis que em boa hora trouxe Estácio dos Reis para a actividade fascinante da investigação em História. A partir daí, encontrámo-nos com frequência, à medida que eu próprio fui desenhando a minha vida de historiador: na Biblioteca Nacional, na Ajuda, nos Arquivos Nacionais e, muito naturalmente, na Biblioteca Central de Marinha, que ainda hoje é a sua segunda casa. Cimentou-se entre nós uma amizade sólida construída nos múltiplos encontros em realizações ligadas aos temas da nossa busca comum, sobretudo no âmbito da História da Náutica e, mais recentemente para mim, da História da Ciência.



Desde o passado ano de 2001 que integramos uma Comissão constituída pela Academia das Ciências de Lisboa para a edição das obras completas de Pedro Nunes. Foram 12 anos de reuniões mensais, coordenadas pelo Professor Henrique Leitão, que nos permitiram trazer ao público seis (dentro em breve sete) volumes da obra do matemático português do século XVI, concretizando um sonho português com dois séculos, protagonizado por várias instituições científicas nacionais e tentado por múltiplas outras comissões que deixaram a obra inacabada. Foi agora possível graças ao talento do nosso confrade Henrique Leitão, num processo longo onde António Estácio dos Reis esteve sempre presente com o seu saber e a sua inteligência. E foi neste frequente e prolongado convívio que o vim a conhecer de forma mais consistente.

Recordo as palavras dele próprio sobre a forma como no final dos anos setenta começou a sua atividade no âmbito da cultura. Diz-nos então que, por alturas de 1976, quando alguém lhe anunciou que não seria promovido ao posto de contra-almirante se desenhou o que foi a maior chance da sua vida – não são palavras irónicas, mas verdadeiramente sentidas. Teve a sorte – diz-nos – de lhe ter acontecido isso. Foi um caso de serendipidade – como gosta de explicar –, uma coincidência de factos que proporcionou o feliz acaso de ser nomeado Adido Naval junto da Embaixada portuguesa em Paris. Nessa comissão de serviço – que durou entre 1977 e 1980 –, conheceu François Bellec, à data director do Museu Naval em Paris. E foi este oficial francês que lhe despertou a atenção para os instrumentos náuticos antigos e para o estudo da História em geral. Mais tarde, já em Portugal, quando se prefigurava a realização da XVII.ª Exposição, teve a intuição de lançar um apelo público à busca de astrolábios náuticos antigos, que entendia só não serem conhecidos e estarem devidamente expostos por absoluta desatenção. Parecia-lhe absurdo que um instrumento com tão intensa utilização nos séculos XVI, XVII e XVIII, tenha desaparecido quase completamente, ao ponto de não haver exemplares suficientes para uma exposição condigna. No dia em que, na televisão, se dirigiu às pessoas, perguntando-lhes se não teriam por casa, numa arca perdida ou num sótão, um instrumento como o que mostrava, recebeu o primeiro telefonema. E, graças a esta iniciativa, hoje conhecemos largas dezenas de astrolábios náuticos, perdidos durante séculos, agora estu-

dados e em bom recato de museus nacionais e estrangeiros. Um legado extraordinário que ajudou a construir de forma consistente, mas de que nos dá uma explicação simples, em franca demonstração da grandeza do seu carácter: foi obra do acaso. Um acaso que – todos sabemos muito bem – só está ao alcance dos espíritos sabedores, dedicados e atentos como o dele.

Também devemos a um destes "acasos" – e saliento as aspas com que escrevi a palavra – a descoberta do único instrumento náutico equipado com o nónio concebido por Pedro Nunes, cujo funcionamento está explicado nas suas obras. Estácio dos Reis encontrou uma cópia mal identificada desse instrumento, em Nova Iorque, e foi à procura do original que estava em Florença, no Museu de História da Ciência. Tratava-se de um quadrante náutico, de que hoje existe uma cópia no nosso Museu de Marinha, que esperou desde 1595 pelo "acaso" de ser descoberto e descodificado o seu funcionamento pelo nosso confrade António Estácio dos Reis.



É vastíssima a obra académica do novo confrade honorário, abstendo-me de aqui fazer uma lista exaustiva de realizações, por incapacidade própria e pela manifesta falta de tempo. Mas tenho que referir – para além da já falada XVII.ª Exposição – a sua participação na Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses e as múltiplas associações e instituições científicas e culturais, nacionais e estrangeiras, de que faz parte. E, sobretudo, a quantidade enorme de exposições, artigos, comunicações científicas, conferências, livros e outros tantos trabalhos de investigação, grande parte deles publicados e disponíveis para as gerações vindouras. Num reconhecimento público e superior desta sua obra notável de mérito científico, artístico e literário – deve salientar-se – foi agraciado com o grau de comendador da Ordem Militar de Santiago da Espada, que foi entregue nesta Academia no passado ano de 2004. Uma condecoração que premeia a carreira que conseguiu construir a partir dos anos oitenta, a complementar outra igualmente brilhante enquanto Oficial da Marinha Portuguesa, assinalada por uma panóplia invejável de louvores e condecorações militares, nacionais e estrangeiras.

Quando uma instituição científica, como a Academia de Marinha, distingue alguém com a qualidade de membro honorário, confere-lhe um estatuto que decorre das suas excepcionais qualidades e serviços prestados. Há neste acto uma causa honoris comum a ambas as partes. Direi eu – agora com alguma ironia ou por graça – que o "acaso" nos proporcionou a ditosa fortuna de contar com António Estácio dos Reis, com a sua capacidade, com o seu trabalho e a sua experiência. Fazemos votos de grandes felicidades para ele, desejando que as limitações que agora assolam a sua capacidade de visão sejam tão temporárias quanto possível, para que possa dar continuidade aos projectos que tem em mão, por que todos ansiamos."

Ao terminar, foi entregue ao académico António Luciano Estácio dos Reis, pelo Ministro da Educação e Ciência, o diploma de Membro Honorário da Academia de Marinha.

A segunda parte da sessão iniciou-se com a entrega dos diplomas aos Membros Eméritos e Efetivos que ascenderam de categoria, por eleição na assembleia dos Académicos de 12 de dezembro de 2012. Foram ainda entregues os diplomas de Membro Efetivo ao General Alexandre de Sousa Pinto, Presidente da Comissão Portuguesa de História Militar e ao Almirante José Carlos Saldanha Lopes, Chefe do Estado-Maior da Armada, eleitos por distinção na Assembleia dos Académicos atrás referida.

A terminar a sessão, a académica Raquel Soeiro de Brito apresentou as "Memórias do Antigo Ultramar Português – coletânea de diapositivos", da sua autoria, que contêm uma selecção de fotografias de oito antigos territórios ultramarinos portugueses – Timor, Índia Portuguesa, Macau, Moçambique, Angola, S. Tomé, Guiné e Cabo Verde – extraídas do vastíssimo acervo que a autora foi produzindo, ao longo da sua brilhante carreira profissional de geógrafa.

ACADÉMICO HONORÁRIO
COMANDANTE ANTÓNIO LUCIANO ESTÁCIO DOS REIS

Comunicações nas sessões culturais da Academia de Marinha

Homenagem ao Prof. Doutor Luís Albuquerque
22 de Outubro de 1987

Concerto para dois globos
8 de Junho de 1988

O primeiro navio Português que atravessou o Canal do Suez
13 de Março de 1991

O único exemplar vivo do nónio de Pedro Nunes?
14 de Março de 1995

Eric Tabarly – um marinheiro de excepção
3 de Novembro de 1998

Introdução do sistema métrico decimal em Portugal
28 de Maio de 2002

Quatro (dos) pilares da expansão Portuguesa
17 de Novembro de 2004

Navio Almirante ao fundo!
17 de Janeiro de 2006

O Almirante Marquês de Nisa na Rússia – Os últimos meses da sua vida
30 de Março de 2010

Max Justo Guedes, o Homem e o Marinheiro
17 de Janeiro de 2012

Comunicações nos Simpósios de História Marítima da Academia de Marinha

Os primórdios da navegação astronómica no Atlântico

I Simpósio de História Marítima, 10 de Dezembro de 1992

O Problema da determinação da longitude no Tratado de Tordesilhas

II Simpósio de História Marítima, 22 de Abril de 1994

Livros publicados pela Academia de Marinha

O Dique da Ribeira das Naus
1988

Uma Oficina de Instrumentos Matemáticos e Náuticos (1800-65)
1991

Homens, Doutrinas e Organização. 1824-1974
Tomo II - 2008
"Nota Prévia"

Colaboração da ACADEMIA DE MARINHA

OS 520 ANOS DE CRISTÓVÃO COLON EM LISBOA...

"O que hoje não sabemos, amanhã saberemos"
Garcia de Orta, 1563

Entre 3 e 14 de Março de 2013, decorreram singelas comemorações relativas ao 520º aniversário da chegada de Cristóvão Colon (CC) a Lisboa, no regresso da sua 1ª viagem oficial às Antilhas.

Poder-se-á perguntar porque se quis aproveitar este número aparentemente estranho e "pouco redondo" (520), para realizar semelhante evento?

A resposta é simples: até hoje nenhuma entidade oficial, em Portugal, as intentou levar a cabo e todas as iniciativas individuais ou de grupo que, porventura, tenham existido nunca chegaram a ser concretizadas[1].

Deste modo, três prestimosas instituições da cultura, a Academia Portuguesa da História, a Academia de Marinha, a Comissão Portuguesa de História Militar (CPHM) e, ainda, uma jovem associação cujo objecto social é a divulgação, estudo e defesa da portugalidade do famoso Almirante – a Associação Cristóvão Colon – concertaram esforços a fim de darem corpo a uma evocação de que a esmagadora maioria dos portugueses não retém a mais pequena memória.



A iniciativa foi coroada de sucesso, como sempre acontece quando as boas vontades e intenções conseguem ultrapassar as discussões estéreis, os defeitos da natureza humana e os "velhos do Restelo".

Poderá questionar-se se o evento em causa merece ser comemorado e com que relevo.

Podemos, simplesmente, dizer que esta viagem é um marco fundamental em todos os livros de História, em qualquer parte do mundo[2]; que CC é uma figura incontornável da História Universal, cuja vida está envolta em mais mistérios do que certezas – e que entre estes mistérios existe este, que é o de ter uma explicação cabal das razões que o trouxeram a Lisboa e o levaram a ir falar com o Rei de Portugal e com a Rainha (em separado); pelo facto incontroverso de que tudo o que CC sabia de relevante para as navegações que efectuou, o ter aprendido em Portugal e com portugueses e, finalmente, porque foi na sequência desta visita que tiveram início as conversações que levaram à assinatura do Tratado de Tordesilhas, que é outro marco incontornável da Política, da Diplomacia e das Relações e do Direito Internacional, a nível global.

Se tudo isto não é relevante…

E foi sobre os dias da estadia da caravela *Nina* em Lisboa que se procurou fazer incidir o teor das comemorações, acompanhando o que vem escrito no diário de bordo e em relatos de cronistas da época.

Neste âmbito, realizou-se uma primeira sessão no Museu do Mar, em Cascais, terra em que CC terá fundeado no dia 4 de Março de 1493, depois de ter avistado a "Roca" no dia anterior.

Seguiu-se uma sessão (7/3) no Palácio da Independência, em Lisboa, sede da CPHM; outra em Vale do Paraíso (9/3), onde CC se encontrou durante dois dias e meio com D. João II (cuja Junta de Freguesia também decidiu comemorar o evento); uma quarta sessão em Vila Franca de Xira (10/3), a 10 Km do Convento de Santo António da Castanheira, local do encontro de CC com a Rainha D. Leonor, a pedido desta, na tarde do dia em que se despediu do Rei.

Finalmente, a sessão de encerramento (14/3), na Academia de Marinha, em Lisboa, cidade de onde CC partiu para Palos, nesse mesmo dia, mas de 1493, passando ainda nas imediações de Faro.

Perdoar-se-á a imodéstia do exemplo, mas estas quatro diferentes entidades conseguiram, no curto espaço de tempo de sete semanas, planear, organizar e levar a efeito – sem pedir subsídios fosse a quem fosse – cinco sessões (em cinco locais e com cinco presidências diferentes) com 10 oradores, duas visitas guiadas (convento de S. António da Castanheira – hoje propriedade privada – uma joia arquitetónica e cultural, em quase total ruína e que bem merecia uma recuperação; e a Igreja de Nossa Senhora do Paraíso, em Vale do Paraíso, que pertenceu às comendadeiras da Ordem de Santiago, onde seguramente CC esteve e orou, na capela original)[3].

O que se relatou contou, ainda, com a empenhada colaboração de três Câmaras Municipais, Cascais, Azambuja e Vila Franca, que cederam instalações apropriadas ao evento.

As cinco sessões contaram com um total de cerca de 400 presenças.

Tudo isto – é bom referi-lo – foi conseguido a custo "zero". Mesmo que os leitores não acreditem.

Estamos satisfeitos, mas não descansados.

Falta perpetuar para contemporâneos e vindouros, nacionais e estrangeiros, esta passagem de Colon por Portugal – que a controvérsia histórica confirma, para já, a sua permanência entre nós durante o período de 1474 e 1484, tendo casado com a nobre portuguesa Filipa Moniz Perestrelo, provavelmente, em 1479, sendo tudo o mais praticamente desconhecido.

Tal desiderato pode ser atingido por três vias simples e pouco dispendiosas: a existência de um "marco" algures na zona histórica do Restelo ou da Ribeira das Naus, onde a *Nina* terá atracado a 6 de Março de 1493 e que assinale o facto; a existência de uma exposição iconográfica no Museu de Marinha, à altura da importância do Almirante Colon e da sua ligação histórica a Portugal e aos portugueses; a elaboração de um roteiro histórico/turístico, assinalando todos os locais que se sabe terem sido passagem ou permanência daquele que o Papa Alexandre VI chamou, em bula, de Cristófõm Colon[4].

Por último, é necessário persistir na investigação séria e fundamentada sobre tudo o que envolva a vida deste personagem da História de modo a colocar no devido lugar as peças de um complexo *puzzle* em que nos enredou.

E onde se possa, finalmente, dar cumprimento à citação latina – de sua autoria – que ornamenta o seu túmulo oficial, em Sevilha: "Em vós, Senhor, esperei! Não serei confundido eternamente"[5].

Afinal, como dizia o Poeta, "navegar é preciso, viver não é preciso"!

João J. Brandão Ferreira
Oficial Piloto Aviador

Notas:

1 *Excepção feita para uma pequena comemoração efectuada na Ilha de Santa Maria (Açores) aquando dos 500 anos da mesma viagem de regresso, em que CC aportou à ilha.*

2 *Apesar da 1ª viagem de Vasco da Gama lhe ter sido superior em todos os domínios…*

3 *Não deixa de ser curioso registar que nesta Igreja existia uma devoção a Nª Senhora do Ó, que se celebra a 18/12. Ora lendo o diário de bordo desse dia pode ler-se que o almirante mandou, justamente, comemorar essa devoção!*

4 *Bula "Inter Coetera II", de 4 de Maio de 1493. O nome está escrito em português, não em italiano, castelhano ou latim.*

5 *"In Te, Domine, speravi non confundar in aeternum", Salmo 30,2 Eclesiástico ou Ben Sirá 2, 12.*

N.R.
O autor não adota o novo acordo ortográfico.

ALMIRANTE PINHEIRO AZEVEDO

COMPETÊNCIA, FRONTALIDADE E AFABILIDADE

No ano de 1917, em Angola, era promulgada a Carta Orgânica da Província, de harmonia com o novo Direito Colonial de 1914, e principiava a exploração dos aluviões diamantíferos da Lunda. Na capital, em Luanda, nascia a 5 de Junho José Baptista Pinheiro Azevedo, filho de europeus residentes no território. Ainda jovem vem para Lisboa e ingressa na Armada, em Outubro de 1934, como aspirante da Escola Naval, tendo o último ano do seu curso tido lugar nas novas instalações da Escola no Alfeite.

De notar que as suas aptidões pela actividade física eram notórias, facto comprovado pelo louvor do Comandante da Escola Naval em que lhe afirma o seu *muito apreço pela forma como trabalhou preparando-se com sacrifício do seu tempo de estudo e de repouso para a Prova do Pentatlo Militar de 1937, honrando o nome desta Escola e da Armada.*

Promovido a guarda-marinha em Setembro de 1937, realiza a viagem de fim de curso a bordo do aviso *João de Lisboa*, que em Outubro inicia o périplo de África. Após a travessia do Mediterrâneo escala portos de Moçambique, Angola, Guiné e Cabo Verde, regressando a Lisboa em Maio de 38. Segue-se um período de dois anos de embarques de que se destaca o no aviso *Bartolomeu Dias,* em exercícios na Madeira e Açores. Como oficial imediato, já 2º tenente, tinha sido promovido em Março de 1939, nas canhoneiras *Ibo* e *Faro,* em fiscalização da pesca nas Zonas Norte e Centro do Continente e finalmente, Chefe do Serviço de Navegação do aviso *Afonso de Albuquerque*, em missões nos arquipélagos atlânticos.

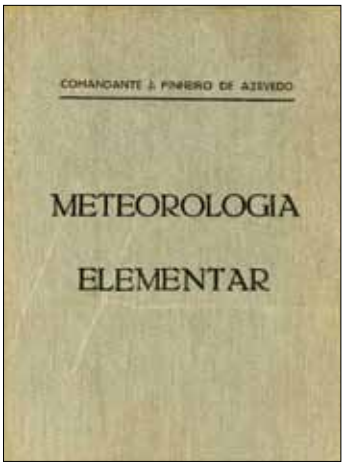


Aspirante Pinheiro Azevedo.

Em Março de 1940 é nomeado para, no Instituto Nacional de Educação Física (INEF), frequentar o Curso de Professor de Educação Física de que fica habilitado em Novembro de 42. Na ocasião a Direcção do INEF notifica a Marinha relativamente ao 2º tenente Pinheiro Azevedo dando *merecido relevo ao aproveitamento deste oficial que num curso numeroso com bastantes alunos de valor ficou colocado em nº 2.* As altas classificações obtidas no INEF levar-lhe-ão, mais tarde, a ser conhecido por *Mestre*, entre os cadetes da Escola Naval. Entretanto, de Março a Setembro de 42 é Instrutor de Educação Física, Deveres Militares e Infantaria na Escola de Mecânicos, em Vila Franca de Xira.

Volta então a embarcar no *Afonso de Albuquerque,* que larga em Outubro para uma viagem de guardas-marinhas, visitando portos da Madeira, Cabo Verde, Guiné, S. Tomé, Angola e Moçambique. Estava-se em plena II Guerra Mundial quando as ameaças à navegação proliferavam no Atlântico, o que obriga o navio a passar o Cabo da Boa Esperança bastante ao largo, já que existiam campos minados nas aproximações de terra. No dia 30 de Novembro, a 125 milhas a Nordeste da cidade de Durban, o *Afonso de Albuquerque* salva 183 vidas do navio inglês *Nova Scotia* que com 1.200 pessoas a bordo tinha sido torpedeado por um submarino alemão. É uma experiência de guerra que marca o jovem 2º tenente.





Terminada em Fevereiro de 1943 a missão a África, de Outubro a Dezembro o aviso cumpre uma comissão nos Açores transportando material e pessoal para a defesa dos portos de Ponta Delgada e da Horta, porto de amarração de cabos submarinos que asseguravam as comunicações vitais, num período em que a *Batalha do Atlântico* se desenrolava com grande intensidade. Em Maio de 49 larga novamente para uma viagem de guardas-marinhas a África repetindo o itinerário de 42, tendo regressado a Lisboa em Agosto de 1944.

Após sucessivos anos de embarque que navegou em águas do Continente Africano, volta a prestar serviço em terra. De Outubro de 44 a Janeiro de 46, no Corpo de Marinheiros, é Comandante da 3º Brigada.

Na época, para oficiais subalternos, o período de serviço em terra era sempre limitado e por esse facto regressa ao mar em Janeiro de 1946, agora como Comandante do navio balizador *Almirante Schultz,* cuja missão principal é dar apoio à farolagem e balizagem do Continente e Ilhas Adjacentes. No Verão desse ano o navio efectua missões nos arquipélagos da Madeira e dos Açores, e até Maio de 1948 escala os principais portos do Continente, fornecendo apoio logístico e técnico no âmbito da sua especialidade.

Finalizada a comissão no *Almirante Schultz,* o então 1º tenente Pinheiro Azevedo, promovido em Março de 1947, é voluntário para servir em Angola, pelo que assume as funções de Comandante do patrulha *Salvador Correia* em Maio de 48 e logo em Agosto navega rumo a Luanda. Durante cinco anos o navio fiscaliza as águas angolanas e esporadicamente escala S. Tomé e o Príncipe. De salientar que foi a única unidade naval que então se manteve em comissão naquela área tendo sido, por isso, muito intensa a sua actividade. Cite-se o louvor que lhe é dado pelo Chefe do Departamento Marítimo de Angola pela *valiosa colaboração prestada no ataque ao incêndio que deflagrou no navio motor "Alenquer" no dia 7 de Maio de 1951 em que relevou elevada competência, coragem e espirito de sacrifício.* Esclarece-se que deste violento incêndio poderia ter resultado a perda do navio com graves prejuízos para o porto do Lobito a cujo cais se encontrava atracado. Em Setembro de 1953 quando destaca é louvado pelo Governador Geral de Angola pela *maneira como desempenhou cerca de 5 anos o cargo de comandante do "Salvador Correia" demonstrando durante tão longo período as suas qualidades de competência profissional, muito zelo e dedicação ao serviço.*

De regresso a Lisboa os embarques continuam. Depois de uma breve passagem pelo petroleiro *Sam Brás,* em que o navio desempenha funções de reabastecedor de draga-minas em exercícios no mar, de Fevereiro a Abril de 1954 presta serviço no contratorpedeiro *Vouga,* sendo louvado pelo respectivo Comandante pela *dedicada colaboração que me prestou durante o período de exercícios navais*

como Chefe do Serviço de Navegação durante o qual afirmou as suas notáveis qualidades de oficial competente.

Promovido em Março de 1954, o capitão-tenente Pinheiro Azevedo vai comprovando os seus vastos e profundos conhecimentos na área da Navegação, resultado da sua grande experiência no mar. A Educação Física, com a sua promoção a oficial superior, é uma actividade encerrada.

Depois do serviço em África, o Extremo-Oriente atrai-o e, assim, em Abril, embarca no aviso *Gonçalo Velho* como oficial imediato. Apresenta-se no navio em Macau, em Maio de 1954, tendo permanecido no Estado da Índia entre Outubro e Janeiro de 1955, mês em que termina a comissão com a entrada do navio no rio Tejo no dia 29. Na ocasião o Comandante do *Gonçalo Velho* louva-o pela *muita competência, dedicação, inteira lealdade e muito bom senso que usou no desempenho das funções de oficial imediato deste navio, funções estas particularmente delicadas durante a estadia no Extremo-Oriente e Estado da Índia Portuguesa revelando ser um colaborador digno do maior apreço.*



NRP Corte Real.

O longo tempo de embarques, cerca de 18 anos, apenas interrompido por quatro anos (1940/42 e 1944/46) a prestar serviço na área de Educação Física, está terminado.

Apresenta-se na Escola Naval em Abril de 1955 para assumir o cargo de Instrutor do 7º Grupo de Cadeiras-Navegação. Frequenta no ano lectivo de 1955/56 o Curso Geral Naval de Guerra que termina com a classificação de "Muito Apto" e em Novembro de 55 obtém o Curso de Controlo Naval de Navegação (NCSO). Os seus sólidos conhecimentos de Navegação levam-no a concorrer a Professor de Navegação da Escola Naval, lugar que assume em Agosto de 1958. Registe-se que desde 1955 exercia, em acumulação, idêntico cargo na Escola Náutica.

Em Janeiro de 59 fica habilitado com o "Long Navigation and Directions Course", frequentado em Inglaterra no âmbito da Royal Navy, o qual lhe possibilita o conhecimento dos métodos de navegação mais evoluídos da época.

O ensino da Navegação era então apoiado no "Caderno de Pilotagem" dos Comandantes Penteado e Soares Branco, obra publicada em 1933 que, obviamente, se encontrava desactualizada, mas eis que, em 1959, surge a 1ª. edição do "Manual de Navegação", da autoria dos Comandantes Pinheiro Azevedo e Silva Gameiro, ambos professores da Escola Naval. Esta nova publicação que, além dos métodos de navegação clássicos, inclui os electrónicos e exemplos práticos da determinação da posição no mar, passa a constituir a *Bíblia da Navegação,* não só usada nas escolas mas também imprescindível a bordo dos navios das Marinhas com bandeira portuguesa. É tal o sucesso do Manual, que o Ministro da Marinha, muito parco em dar elogios, em seu Despacho de Janeiro de 1959 escreve: *tendo-me sido presente o livro "Manual de Navegação" da autoria dos capitães-tenentes José Baptista Pinheiro Azevedo e Eugénio Eduardo da Silva Gameiro louvo os referidos oficiais pelo trabalho levado a efeito que sendo valiosa contribuição para a resolução a bordo dos problemas respeitantes à navegação demonstra da parte dos autores muito zelo, inteligência e grande dedicação ao serviço.*


Junta de Salvação Nacional.

A partir do ano lectivo 1959/60, sucessivas gerações de cadetes iniciam os seus estudos de Navegação por este notável Manual, que tem sido actualizado em várias edições.

Por considerar a necessidade de um navegador ter um conhecimento tão perfeito quanto possível da situação meteorológica, em 1960, publica "Meteorologia Elementar", trabalho que ensina a construir a "carta de tempo" e tirar dela as conclusões que permitam fazer uma previsão. Esta obra mostra, mais uma vez, o pragmatismo do seu autor que procura destacar a parte prática das questões.

O trabalho do Comandante Pinheiro Azevedo na regência da Cadeira de Navegação é marcante, especialmente no que respeita à reorganização e regular funcionamento do ensino para os cursos admitidos a partir da Reforma de 1958. O reconhecimento deste facto é claro no louvor que o Comandante da Escola Naval lhe concede em Abril de 1960 pela sua importante e profícua actividade no desempenho de funções docentes, afirmando que ao *Professor Pinheiro Azevedo se fica a dever a introdução entre nós de novos métodos e instrumentos, a orientação actualizada dos cursos e em suma todo o progresso técnico e renovador do ensino de navegação na Escola Naval. À sua competência técnica e dedicação ao ensino, não pode deixar de se acrescentar o mais elevado espírito de colaboração em todos os trabalhos de missões de estudo e outros em que tem participado.*

Tem início em 1961 a guerra de guerrilhas em Angola que posteriormente se alastra à Guiné e a Moçambique, situação que leva a Marinha a reforçar o seu dispositivo no Ultramar. Em 1963 cabe-lhe a vez, já como capitão-de-fragata, tinha sido promovido em Setembro de 61, de ser nomeado para Angola. Ao terminar o ano lectivo o Comandante da Escola Naval louva o *capitão-de-fragata Pinheiro Azevedo que há seis anos exerce o cargo de professor do 7º Grupo de Cadeiras pela excepcional competência e extraordinária dedicação com que tem exercido o seu magistério e pela distinta e leal colaboração prestada ao Comando e ao seu Conselho Escolar.*

Assume em Setembro de 63 o cargo de Comandante da Defesa Marítima e Capitão do Porto de Santo António do Zaire, a principal base da Marinha no norte do território, numa época em que o dispositivo naval ao longo do Rio Zaire, com os seus postos guarnecidos por fuzileiros e as lanchas de fiscalização, contribui, com eficácia, para a manutenção da inviolabilidade da fronteira norte angolana. A sua acção é relevante sendo bem patente no extenso louvor dado em Agosto de 1965 pelo Comandante Naval de Angola em que, entre outras considerações, afirma que o capitão-de-fragata Pinheiro Azevedo *demonstrou exemplarmente os seus vastíssimos conhecimentos, desembaraço, iniciativa e dinamismo criador, o seu valor de chefe experiente, capaz de assumir grandes responsabilidades à altura da sua difícil missão. Na condução constante de operações e acção do Dispositivo Retentor tem sido o Comandante enérgico e inteligente que com a sua fé, entusiasmo e valor, tem sabido incutir em todas as suas unidades sob as suas ordens, espirito de missão e actividade constante e rápida.* Considera-o igualmente um *chefe prestigioso, sensato, inteligente e competente* e termina justificando o louvor pelas excepcionais virtudes militares *exuberantemente postas à prova no seu Comando e pelos serviços que tem prestado em Campanha na Defesa de Angola, os quais considero distintíssimos, altos e relevantes.*

Tornando-se então necessário, após dez anos de serviço em terra, Escola Naval e Zaire, cum-

prir tirocínios no mar é, em Janeiro de 1966, nomeado Comandante da fragata *Corte Real*, considerada juntamente com a fragata *Diogo Cão* os *navios da linha da Esquadra* já que participam em exercícios NATO, enquanto as outras unidades navais do mesmo tipo prestam serviço no Ultramar. Na *Corte Real* efectua viagens de instrução de cadetes à Madeira, Açores e Cabo Verde e exercícios, habitualmente ao largo de Sesimbra. O seu último embarque termina em Abril de 1967 com a nomeação para a IV Divisão do Estado Maior da Armada.

Fica internado, em Setembro e Outubro, no Hospital da Marinha por doença do foro cardíaco, enfermidade que o havia de apoquentar anos mais tarde.

Nos finais dos anos sessenta, devido à guerra do Ultramar as relações de Portugal com alguns países europeus, especialmente os mais influentes, era delicado, daí que a nomeação dos adidos navais tivesse particular importância. Para Londres é então nomeado, em Fevereiro de 1968, o capitão-de-fragata Pinheiro Azevedo que mercê de elevadas qualidades de competência e sociabilidade, aliadas a uma contagiante afabilidade desempenha com eficácia as missões que lhe são atribuídas. Finda a comissão no Reino Unido, em Agosto de 1971, já capitão-de-mar-e-guerra, tinha sido promovido em Setembro do ano anterior, frequenta, no ano lectivo de 1971/72, o Curso Superior Naval de Guerra, a que se segue, em Julho de 72, o Curso de Defesa Nacional.

Na época o número de unidades de fuzileiros em serviço no Ultramar tinha aumentado substancialmente o que levou à criação, em 1969, da Força de Fuzileiros do Continente (FFC), *constituída pelas unidades de fuzileiros e pelas lanchas de desembarque que estacionadas no Continente lhe foram atribuídas.* Assume, em Agosto de 72, o cargo de Comandante de FFC que reunia unidades operacionais regressadas do Ultramar e outras que, formadas na Escola de Fuzileiros, estavam a aprontar-se a fim de seguirem para os teatros de operações de África. Num período em que instabilidade social e política ao nível nacional se degrada o necessário adestramento e atempada rendição dos Destacamentos e Companhias de Fuzileiros mantem-se sem problemas de maior. Para esta situação muito contribui a sua acção no comando da unidade que reúne então a mais importante força operacional que a Marinha dispõe no Continente.

A sua competência, qualidades humanas e afabilidade tinham-no prestigiado especialmente junto de camada de jovens oficiais seus antigos alunos, facto que contribui para a sua eleição, em 1973, a Presidente da Direcção do Clube Militar Naval, ano em que no Clube se debatem vários questões prioritárias para o país e se tomam posições relativas à situação político-militar. Mais tarde, são membros dessa Direcção que farão parte do seu Gabinete quando foi Chefe do Estado Maior da Armada (CEMA).

Dá-se o 25 de Abril de 1974 e os acontecimentos sucedem-se com rapidez, o mesmo acontecendo com a vida profissional do Comandante. Se até a essa data era conhecida a sua posição critica em relação ao regime político vigente, é a partir da Revolução de Abril



Cerimónia da tomada de posse do CEMA na Casa da Balança.

que toma atitudes frontais que levantam polémica. Faz parte da Junta da Salvação Nacional e assume, em 26 de Abril, o cargo de CEMA, sendo promovido a 30 a Vice-Almirante.

Considera-se que ainda é prematuro apresentar a biografia detalhada do Almirante como CEMA, já que o período de exercício foi muito complexo e as fontes, na generalidade declarações orais, divergentes e bastante subjectivas apenas concordando que o Almirante Pinheiro Azevedo *sempre defendeu a sua Marinha.*



Almirante Pinheiro Azevedo.

A partir de 14 de Março de 1975 faz parte do Conselho da Revolução, já que é nessa data extinta a Junta de Salvação Nacional. Os Governos Provisórios vão-se sucedendo até que em 19 Setembro, no declínio do denominado "Verão Quente", é nomeado Primeiro-Ministro do 6º Governo Provisório, do qual fazem parte cinco oficiais de Marinha. Nessa data termina, na prática, a sua carreira naval já que *é substituído enquanto Primeiro-Ministro no cargo de CEMA pelo Vice-CEMA.* O novo CEMA, Almirante Souto Cruz, só será nomeado em 29 de Novembro de 1975.

As circunstâncias, atrás citadas, que impossibilitam uma descrição clara da acção do Almirante como CEMA, são idênticas às constatadas para o período em que foi Primeiro-Ministro, isto é de Setembro de 1975 a Julho de 1976, data em que foi exonerado por motivos de saúde.

Ficaram célebres as posições destemidas e frontais do Almirante, especialmente as suas exclamações dessassombradas perante uma multidão reunida no Terreiro do Paço em pleno "Verão Quente", no sequestro do Governo e da Assembleia Constituinte na noite de 13 para 14 de Novembro e a de 20 do mesmo mês, enfrentando a insegurança motivada por grupos políticos radicais, ordenou a denominada "Greve do Governo", enquanto não fossem garantidas condições para o seu funcionamento. Estas atitudes fizeram com que passasse a ser apelidado de *Almirante sem medo.* Ainda Primeiro-Ministro concorre ás eleições presidências de 27 de Junho de 1976. Apesar da sua saúde ter ficado muito diminuída, por acidente cardiovascular ocorrido quatro dias antes, obtém 14% dos votos.

Passa à Reserva, a seu pedido, a 28 de Março de 1977, tendo na mesma data deixado a efectividade do serviço.

Embora bastante limitado física e psicologicamente continua a dedicar-se à política. Assim, é Presidente, em 1977, do Partido da Democracia Cristã e em 1981 do Grupo de Amigos de Olivença.

Em 10 de Agosto de 1983, após novo acidente cardiovascular falecia no Hospital da Marinha, para onde tinha entrado numa situação clínica já irreversível, o Almirante José Baptista Pinheiro Azevedo. A uma brilhante e longa carreira naval, em que demonstrou ser possuidor de elevada competência profissional no mar e em terra, seguiu-se um curto período na área política em que teve que enfrentar, com frontalidade e grande coragem, situações muito complexas e instáveis.

Apesar de controverso e algo polémico nos últimos anos da sua vida, foi sempre um Homem possuidor de invulgares qualidades profissionais, de carácter e sociais.

A título póstumo foi agraciado, por alvará de 23 de Julho de 1985, com o grau da Grã-Cruz da Ordem da Liberdade.

José Luís Leiria Pinto
CALM

N.R.
O autor não adota o novo acordo ortográfico.

GENTE DO MAR

Quem já passou pela experiência sabe, de certeza certa, que andar no mar nem sempre é "pera doce", e se isso é verdade nos nossos dias, em que a segurança, a alimentação, as condições de habitabilidade, sanitárias e de higiene já incomensuravelmente superiores, fácil é imaginar o que seria prestar serviço a bordo há 300 ou 400 anos atrás.

Não será pois de espantar que o recrutamento, por esse tempo, fosse efectuado por todos os meios.

No decurso da viagem para a Índia, em 1672, a nau *S. Pedro de Rates* teve de arribar à Baía não só por ter falta do mastro grande como também por ter muitos enfermos e mortos .

Para a prossecução da viagem tornava-se, pois, necessário recrutar mais gente, o que o Governador Geral do Brasil, Afonso Furtado de Mendonça, procurou fazer expedindo, em 23 de Novembro daquele ano, ordens nesse sentido para vários distritos.

Informando sobre a razão do pedido o Governador indicava " tanto que V. Mercê receber esta, que guardará com todo o segredo, lance os olhos nos vadios e criminosos que no seu distrito houver, e em 29 deste (dia destinado para em todas as partes se fazer esta diligência) os prenda e remeta, a bom recado, com a memória dos nomes, as causas porque cada um deles merece ser preso".

Determinava ainda que a apresentação dos presos, na Baía, teria de ocorrer, sem falta, até ao dia 3 de Dezembro.

Como justificação para o proposto referia não só a necessidade da nau em pessoal como também a pretensão que tinha de ver o distrito em causa "livre de semelhante gente"

As ordens em causa continham ainda a seguinte recomendação:

"Não me mande nenhum por ódios particulares como em semelhantes ocasiões se usa".

E foi assim, com muita gente desta, que Jerónimo de Carvalho largou da Baía, em 6 de Dezembro, tendo entrado em Goa em Maio do ano seguinte.

Com. E. Gomes

Nota:
O facto de pouco tempo depois se terem levantado suspeitas de que, nalguns locais, alguns dos presos teriam sido soltos, mediante subornos em dinheiro, leva a crer que as advertências do Governador deveriam ter sido mais explícitas. O mesmo se verificou, igualmente, em 1674 só que, desta vez, de Sergipe em vez de enviarem vadios e criminosos tinham enviado homens ocupados em trabalhar nas respectivas fazendas, homens esses que não chegaram a embarcar.

Fonte:
Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro vol. 8.

CONVÍVIOS

OFICIAIS DA ARMADA DO CURSO "D. JOÃO DE CASTRO"



Cadetes em 6-9-1943. Sobreviventes em 9-5-2013. Comemoram 70 ANOS NA ARMADA	Presenças no convívio de 9-5-2013	Com 90 anos em 2013
ADRIANO DE CARAVALHO	S	07-Out
ALFREDO DE OLIVEIRA	N-doença	04-Mai
ANTÓNIO JOAQUIM GUEDES SOARES	S	
ANTÓNIO JOSÉ DE MATOS NUNES DA SILVA	S	
ANTÓNIO LUCIANO ESTÁCIO DOS REIS	S	27-Set
CARLOS PACHECO PINTO	N-doença	24-Mar
FERNANDO MIRANDA GOMES	S	28-Out
FRANCISCO MANUEL LEMOS PINHEIRO	incontactável	11-12-1922
JUVENAL MARTINS PEREIRA DE CARVALHO	S	12-08-1922
PAULO MANUEL GUERRA CORUJO	S	
RUI DO CARMO FERNANDES	S	
Somos 11 na comemoração estaremos :	8	7

Após o convívio de 2012 perdemos:

JORGE HENRIQUE DIAS DOS REIS	19-11-2012
AFONSO JÚLIO GARRIDO BORGES	07-04-2013

36º ENCONTRO NACIONAL DE MARINHEIROS E EX-MARINHEIROS

• Vai realizar-se, no dia **22 de junho**, na cidade de Cantanhede, o 36º Encontro Nacional de Marinheiros e Ex-Marinheiros.
As inscrições deverão ser feitas até 10 de Junho.
Para mais informações, os interessados deverão contactar: AFECC – R. de Santo António, nº 46 – 3060-156 CANTANHEDE / nmccantanhede@gmail.com / Carlos Freire – 962020449 / Cmt. Pessoa Brandão – 912165697 / José Matias – 917667388 / Fernando Nobre – 935934573 / Pedro Lindim – 916927953

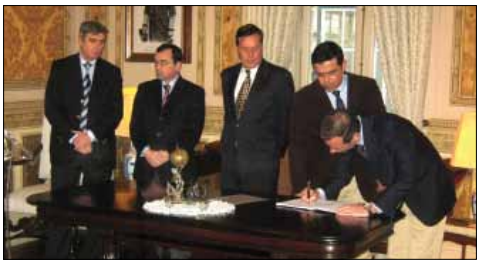
TOMADA DE POSSE DOS CORPOS GERENTES DO CLUBE MILITAR NAVAL

Realizou-se no passado dia 15 de março a cerimónia de tomada de posse dos Corpos Gerentes do Clube Militar Naval eleitos para o biénio 2013-15, através de eleições que decorreram ao longo do dia 8 de Março, na semana anterior.

Esta cerimónia teve lugar na Sala D. Luís I do edifício sede e foi presidida pelo Presidente da Assembleia-Geral cessante, CALM António Gameiro Marques, o qual foi também empossado por ter sido reeleito para continuar no cargo que vem desempenhando.

À cerimónia, singela mas de elevada dignidade, como é tradição nesta centenária Instituição, que comemorou no passado mês de Novembro, o seu 146º aniversário, assistiram o Chefe do Gabinete do Almirante CEMA, em sua representação, o CALM Seabra de Melo, o Presidente da Direção do Clube de Sargentos da Armada e o Presidente da Direção do Clube de Praças da Armada, em representação dos respetivos Clubes, bem como representantes do Clube Náutico de Oficiais e Cadetes da Armada, da Associação de Oficiais da Reserva Naval, da Associação de Fuzileiros, e na impossibilidade de estarem presentes foram recebidas mensagens de felicitações dos Clubes Militares de Oficiais de Coimbra, de Setúbal e de Mafra, que são coletividades com as quais o CMN mantém excelentes relações e partilha, entre outras atividades, a realização de um encontro anual.

De registar também a participação muito significativa de consócios, os que participaram nos Corpos Gerentes cessantes, os que passam a integrar os Corpos Gerentes empossados, cuja lista se transcreve nesta notícia, e ainda muitos outros que quiseram assistir a este evento.



Após o ato de assinatura pelos sócios empossados, usou da palavra o Presidente da Direção, o CMG Miguel Picoito, também ele reeleito, que começou por agradecer a presença dos convidados, colocando a devida ênfase no representante do ALM CEMA e nos convidados em representação de outras Instituições, com as quais o CMN mantém excelentes relações de cooperação e partilha de iniciativas. Agradeceu ainda e relevou o empenho e a dedicação à causa do Clube, evidenciados pelos consócios que na ocasião cessaram funções, em particular ao CMG Oliveira Lemos, Presidente da Comissão de Redação dos Anais e ao CMG Gonçalves Covita, Presidente da Comissão Revisora de Contas.

Aos consócios agora empossados deixou uma palavra de estímulo, de apoio e confiança mútua, no sentido de levarem a bom porto esta Nau de tão nobres pergaminhos. Na ocasião dissertou ainda sobre as expetativas e principais desafios que se deparam à Instituição na presente conjuntura de recessão, não deixando de expressar o sentido das responsabilidades no desempenho das funções que reinicia e uma palavra de esperança e incentivo no futuro deste singular Clube.

No final foi servido um "Moscatel de honra" que promoveu um salutar convívio entre todos os presentes.

CORPOS SOCIAIS
BIÉNIO 2013-2015

MESA DA ASSEMBLEIA GERAL

PRESIDENTE	António José Gameiro Marques
VICE-PRESIDENTE	Vladimiro José das Neves Coelho
1º SECRETÁRIO	Ricardo Freitas Braz
2º SECRETÁRIO	José João S.R. Rodrigues Pedra
1º VICE-SECRETÁRIO	Mário Miguel Cortes Sanches
2º VICE-SECRETÁRIO	Isabel Maria M. Gonçalves Bué

DIREÇÃO

PRESIDENTE	José Carlos Miguel Picoito
VICE-PRESIDENTE	Carlos Manuel Cardoso da Silva
VOGAIS	Rui Manuel Andrade Gonçalves
	Frederico Válter Batista
	Mónica Sofia de Sousa Maymone
	Telmo Geraldes Dias
	Lara Alexandra Tomás Martins
VOGAIS SUPLENTES	Ana Maria Vilas Boas Tavares
	Pedro Miguel Castro Fernandes

COMISSÃO REVISORA DE CONTAS

PRESIDENTE	António Carlos Dias Gonçalves
	Adérito da Felicidade Rodrigues Pereira
	João António dos Santos do Carmo

COMISSÃO DE REDAÇÃO DOS ANAIS

PRESIDENTE	Herlander Valente Zambujo
	António José Duarte Costa Canas
	António Mateus Anjinho Mourinha
	Augusto António Alves Salgado
	Bruno Miguel Moreira de Carvalho
	Fernanda Maria Costa
	Fernando Jorge Pires
	Filipa Sequeira Soares Albergaria
	João Paulo Ramalho Marreiros
	Luís Jorge Rodrigues Semedo de Matos
	Paulo António Pires
	Paulo Jorge Gonçalves Simões
	Sandra Patrícia Veigas Campaniço
	Teotónio José Pires Barroqueiro
	Valentim José Pires Antunes Rodrigues

Colaboração do CLUBE MILITAR NAVAL

TOMADA DE POSSE DOS ÓRGÃOS SOCIAIS DO CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA
BIÉNIO 2013/2014

No passado dia 6 de fevereiro, realizou-se no Salão Nobre da sua Sede Social em Lisboa, a cerimónia de tomada de posse dos Órgãos Sociais do Clube do Sargento da Armada para o biénio 2013/2014.

Presidiu à cerimónia, a convite do Clube, o Comandante Silva Pereira em representação do Almirante CEMA.

Para além dos associados e familiares, estiveram presentes representantes dos clubes e associações sócio-profissionais de militares, dos clubes e associações sócio-recreativas locais.

Na sua alocução, o Presidente da Direção, Rui Maricato, agradeceu à Marinha a colaboração, a cooperação e ajuda que vem prestando ao Clube e a vontade em aprofundar e reforçar as excelentes relações institucionais existentes entre ambos.

Uma equipa com muitos jovens e outros com muita veterania, mas ainda muita juventude.



No final da cerimónia foi servido aos convidados, associados e famílias um Porto de Honra.

Os novos Órgãos Sociais do CSA ficaram com a seguinte composição:

Assembleia-Geral: Presidente, Albano da Silva Furtado Ginja, Vice-Presidente, Vítor Manuel Correia Cardoso, 1º Secretário, António Manuel de Castro Araújo, 2º Secretário, Carlos Miguel Fernandes Parente, Vogal, José Luís Gonçalves Ricardino.

Conselho Fiscal: Presidente, Carlos Marques Alves, Secretário, Manuel de Sousa Santos, Relator, Jorge Ribeiro Henriques, 1º Vogal, Alberto Mateus da Costa, 2º Vogal, Sérgio David de Encarnação Casaca Carvalho.

Direção: Presidente, Rui Manuel de Ornelas Maricato, 1º Vice-Presidente, José Manuel Roque Lourenço, 2º Vice-Presidente, Amadeu Horácio Agostinho Raimundo, 3º Vice-Presidente, José Martins Alves da Nóbrega, Tesoureiro, Rui Manuel Dias Pereira Fernandes Soares, 1º Secretário, Pedro António Ribeiro da Cunha, 2º Secretário, Gualter Altino Santos Jacinto, 1º Vogal, Nuno José Sousa Moreira, 2º Vogal, Rui Manuel Pinto Nogueira.

Colaboração do
CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA

ALERGIAS

Chegou a primavera! Com ela chegam também os pólenes, que são os maiores responsáveis pelas alergias sazonais. Nesta altura não são raras as pessoas que sofrem de espirros, tosse, secreções nasais, olhos vermelhos e lacrimejantes, ou mesmo prurido (comichão).

Uma alergia é uma resposta exagerada do sistema imunológico relativamente a substâncias estranhas ao organismo, mas que habitualmente são inofensivas (pelos, poeiras, pólen, ácaros, leite, entre outros). O sistema imunológico, através de um processo chamado sensibilização, desenvolve anticorpos a algumas substâncias, fazendo delas alergénios. É a imunoglobulina E (IgE), um tipo de proteína que circula no sangue, que deparando-se com o agente agressor para o qual ela foi especificamente criada, se fixa nele e promove a liberação de histamina, substância responsável pelos sintomas.

Os portadores de alergias são chamados de "atópicos", ou mais popularmente de "alérgicos", e em Portugal são já cerca de 30% da população. Os fatores genéticos, a ausência de amamentação materna, a poluição, o tabagismo ativo e passivo, o ar condicionado, a humidade e as variações sazonais constituem fatores de risco para o aparecimento de alergias. O *stress* também pode agravar esta situação.

As alergias sazonais, que predominam nesta altura do ano, incluem a rinite alérgica ou febre dos fenos, asma alérgica, dermatite atópica ou eczema e a conjuntivite alérgica. Estas entidades podem existir isolada ou simultaneamente, na mesma pessoa e no mesmo espaço de tempo.

É frequente os doentes reconhecerem o alergénio que faz desencadear os seus sintomas, no entanto, quando isso não acontece, o Médico Imuno-alergologista, através das queixas do doente, do exame físico e dos exames laboratoriais, pode identificá-lo. Os exames laboratoriais mais específicos para o diagnóstico da etiologia das alergias são os testes de provocação cutânea (*prick tests*), em que se reproduz uma reação alérgica em pequena escala expondo a pele do doente intencionalmente a uma quantidade mínima de alérgeno, e os testes sanguíneos (teste RAST, de *radioallergosorbent*), que detetam os anticorpos IgE específicos no sangue, possibilitando a identificação correta dos prováveis alergénios.



Conhecendo a causa das alergias, a prevenção passa pela ausência de exposição às mesmas.

O tratamento agudo das alergias consiste num medicamento anti-histamínico, dado que é a histamina que causa os sintomas. Pode também ser necessário fazer terapêutica adicional, dependendo dos sintomas. Nos casos de rinite, deve ser adicionado um vasoconstritor/corticoide nasal e fazer lavagens diárias com uma solução salina (ex: soro fisiológico, água do mar). Na asma, diminuir a inflamação e desobstruir as vias respiratórias é o primeiro objetivo, mediante a inalação de anti-inflamatórios e de broncodilatadores. Na presença de dermatite atópica, hidratar a pele (cremes, sabão, óleos), tomar banhos curtos e com água morna, usar vestuário de algodão e evitar lesões de coceira são o pilar terapêutico. Pode haver indicação para usar um corticoide tópico por um breve período. Na conjuntivite, as gotas oftálmicas anti-histamínicas são normalmente suficientes.

No tratamento crónico, para além da medicação que alivia os sintomas, há que afastar o doente do alergénio desencadeante e proceder à sua dessensibilização fazendo o sistema imunológico habituar-se gradualmente ao agente que causa a alergia. Essa Imunoterapia, também chamada de "vacinas", consiste na injeção de pequenas doses do alérgeno de modo a acostumar o organismo ao mesmo, diminuindo a resposta à sua exposição. A imunoterapia atualmente só existe para os alérgenos mais comuns, como pólen, ácaros, pelo de animais, entre outros. O tratamento dura alguns anos e não deve ser interrompido sob o risco da perda de eficácia.

O tratamento, agudo ou crónico, deve seguir sempre as indicações do médico que acompanha o doente, pois nenhum doente e nenhuma alergia podem ser comparáveis.

TIPOS DE ALERGIAS SAZONAIS E SEUS SINTOMAS

RINITE ALÉRGICA	ASMA ALÉRGICA	DERMATITE ATÓPICA	CONJUNTIVITE ALÉRGICA
Espirros Obstrução nasal Secreções nasais Prurido nasal Rouquidão	Pieira Tosse Dificuldade respiratória	Prurido cutâneo Manchas vermelhas Vesículas Pele seca e descamativa	Olhos vermelhos Prurido ocular Lacrimejo

Ana Cristina Pratas
1TEN MN

Também há gaivotas no Lumiar…

Ele há homens para tudo, até para andar no mar…

(frase comum entre marinheiros; parece ter sido atribuída ao Marquês de Pombal…)

Talvez fosse do tempo chuvoso, que tarda em deixar chegar a Primavera… ou do vento inclemente daquela manhã de tempestade, o mundo parecia cinzento, sem graça e até sem esperança. Foi então que ouvi um grito familiar: havia gaivotas sobre o Pólo Hospitalar do Lumiar… talvez empurradas pela borrasca, ou em simples voo solitário de descoberta…

Fizeram-me, logo ali e então, lembrar os embarques. Os embarques marcam as pessoas, quase lhes fazem crescer guelras e barbatanas… torna-as diferentes, fá-las crescer. Quem sofre de enjoo de movimento, a base do enjoo marítimo, sabe que pode ser causa de muito sofrimento. Isto acontece porque, ao contrário do que pode acontecer num carro de combate, ou mesmo num avião, o enjoo naval pode durar dias e, por vezes, longas semanas – já que, compreensivelmente, pela natureza própria dos meios, as missões navais são longas… Por outro lado, em meio naval, o comandante do navio está na linha da frente. Isto é, todos a bordo (…sim, mesmo o médico) estão sujeitos ao mesmo enjoo, em que por vezes se parece perder o estômago e até a alma, na paz e aos mesmos riscos na guerra… Esta, a meu ver, é a essência da Marinha, que esculpiu, ao longo de séculos, uma cultura em que se valorizou a proximidade e a confiança mútuas…



No HFAR (a sigla para Hospital das Forças Armadas) atual para além de todas as dificuldades materiais que implicam a criação, para cada serviço (para cada especialidade médica) de instalações próprias que são, em qualquer parte do mundo dito civilizado, de grande exigência técnica, logo caras e morosas na sua adequação. É necessário, ainda, adequa-las a uma população alargada (dos três ramos). Por outro lado, é preciso proceder à fusão organizacional dos vários serviços. Na prática, há que conjugar culturas organizacionais profundamente distintas, que emanam das próprias características dos ramos, mas que têm repercussões profundas no modo como os técnicos veem o seu papel e, fundamentalmente, nas expetativas dos utentes militares…

Senti aquela última dificuldade organizacional aquando da passagem pelo Instituto de Estudos Superiores Militares (IESM). Nesta instituição de ensino diferenciado, e apesar de ter frequentado um curso apenas naval, a integração parecia longe de ter sido suave, era um processo em construção… Contudo, e com o devido respeito por todas as instituições dedicadas ao saber, integrar uma instituição de saúde é bem mais difícil que integrar uma instituição de ensino. Na realidade, a saúde é um bem dos mais preciosos (…se não o mais precioso, para qualquer ser humano). Atos básicos, como exames, cirurgias, entre outros, não são adiáveis, ou sujeitos a reorganização nos mesmos moldes que salas de aula, conteúdos e professores…

No que diz respeito ao pessoal médico (médicos, enfermeiros e outros técnicos de saúde), também as exigências de certificação são das mais exigentes de todos os profissionais (em qualquer área). Essa exigência materializa-se num extenso tempo de formação para atingir determinados graus e, posteriormente, numa prática continuada em centro diferenciado (que nem sempre os próprios técnicos militares, ou os diferentes ramos militares, valorizaram do mesmo modo…).

Em face disto, existem entre os ramos divergências gritantes quanto à formação dos seus quadros de saúde. A Marinha, pela natureza particular das suas funções, que preveem o embarque para todas as classes, sempre apostou na formação de militares do "Ativo" para o quadro hospitalar. Podia assim utilizá-los em missões operacionais, particularmente nos embarques – uma necessidade imperiosa, ainda hoje (...o "duplo uso" com que sempre conviveram os médicos e enfermeiros de Marinha, da minha geração). Ao contrário, as outras instituições, com culturas, exigências e orçamentos distintos, sempre se apoiaram (em grande medida) em técnicos de saúde civis, que, é claro, têm um enquadramento técnico e orgânico muito diferente (geralmente baseado nas carreiras civis equivalentes). A "homogeneização" deste quadro, como compreende a esta altura o meu esforçado leitor, é especialmente difícil e exigente… Arrisca-se a defraudar os militares, a quem nunca se pediu que cumprissem os modelos civis, ou a antagonizar civis, que procuraram cumprir os graus técnicos pedidos pelas carreiras a que pertencem…

Quis o destino mais uma vez – que poucas vezes é claro para aqueles que dirige e nunca me facilitou a vida – que eu me encontrasse no meio desta mudança organizacional profunda, temperada por grande austeridade… Em que tudo, tudo mesmo, parece estar a ser reequacionado. Ora, quando estou perdido, volto sempre lá ao sítio onde tudo começou. Volto às noções mais simples, aos doentes, à medicina – o tema que sempre me apaixonou. Lembro que, em tempos idos, também eu fui mal compreendido (por alguns dos meus próprios pares, médicos militares) por ter cumprido os graus da carreira civil e académica, que no atual contexto parecem absolutamente adequados…

Lembro especialmente as muitas outras tempestades em que já me perdi e onde, apesar de outros ventos, nortadas furiosas, acabei sempre por me encontrar. Nestas ocasiões sigo a razão que a minha alma sempre traçou: ouvir as vozes de dentro e procurar a linha de um horizonte por detrás do nevoeiro, que esconde o futuro… Recomendo, neste mesmo sentido, aos doentes da Marinha, aqueles que melhor conheço e que amiúde me procuram a título pessoal, que, na medida do possível, esperem pela acalmia, que se seguirá à tempestade. Sei que muitos estão agora perdidos…

Pela minha parte – e é conselho que estendo a todos os marinheiros na "nova" saúde – procurarei entrosar-me o mais possível na nova estrutura, num espírito de colaboração e entreajuda, só assim será possível fazer a diferença…Só assim será possível construir algo que é verdadeiramente novo na sua essência. Na verdade, não se antevia tanto mar pela proa, neste navio tão longe do Tejo, de onde Lisboa parte e chega, e onde nos movíamos em águas safas…

Recomendo, aos que estão para vir, o tipo de resiliência e bom senso de quem já conheceu a fúria que o vento e o sal podem trazer… No entanto, sabem todos os que me conhecem e leem desde há muito estas frases perdidas, sem jeito, também eu sou só e apenas humano. Também eu sinto saudades e, naquele dia, os gritos melancólicos das gaivotas deram cor à minha saudade. Porque a saudade foi inventada no mar e as gaivotas – sabem todos os que já percorreram a distância solitária entre o azul do grande mar oceano e o céu – são os seus arautos mais fiéis…

Doc

O parceiro ideal para melhorar a segurança

Soluções para intercepção, identificação e contra medidas electrónicas

Sobreviver no "campo de batalha digital" é apenas possível através da utilização de uma tecnologia flexível. Seja o mais rápido e "inteligente" ao interceptar e analisar a multitude de sinais e informações para ter êxito na era da guerra de informação.

Assistimo-lo na resolução das suas tarefas complexas fornecendo todas as soluções de intercepção de sinais e guerra electrónica para pesquisa, detecção, análise e empastelamento de todos os sinais de comunicação.



www.rohde-schwarz.pt

ROHDE&SCHWARZ

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema Nº162

Norte (N)

♠	♥	♦	♣
A V 10 7	A R V	A 10 8 2	D 6

Oeste (W)

♠	♥	♦	♣
D 8 6 5	8 4 3 2	-	V 10 9 8 7

Este (E)

♠	♥	♦	♣
R 4	6 5	R D V 9 6 3	R 5 4

Sul (S)

♠	♥	♦	♣
9 3 2	D 10 9 7	7 5 4	A 3 2

W-E vuln. S joga 3ST recebendo a saída a ♣V e só fazendo o A à 3ª para anular o naipe em E, como mandam as boas regras de carteio nestas circunstâncias. Para cumprir precisa das 2 figuras de divididas, o que se verifica, podendo, portanto, fazer 3♠+4♥+1♦+1♣. Analise, no entanto, as 4 mãos e descubra como uma defesa atenta tem forma de contrariar o cumprimento deste contrato.

Solução neste número

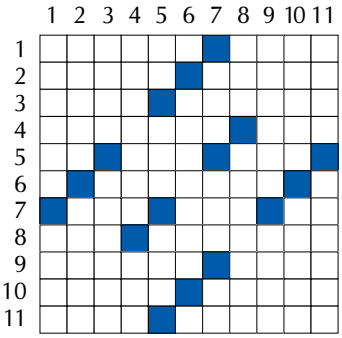
SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 162

Mesmo que a defesa colabore, só conseguirá fazer 3 vazas em ♠ se tiver o cuidado de jogar pequena para o 10 na 1ª passagem; E faz o R e atacará certamente ♦R para o A do morto; faz as 4♥, e jogará então o 9 de ♠ para o 7 na 2ª passagem, jogada fundamental para continuar em mão, outra para o V e a seguir faz o A para a 9ª vaza. Todavia, E derrotará o contrato se fizer uma boa leitura do jogo, percebendo a distribuição da mão de S, e como ela está esgotada, pelo que deverá recuar o ♠R na 1ª passagem, mesmo secando-o, e com esta jogada irá impossibilitá-lo de fazer as necessárias 3 vazas no naipe. Temos aqui um exemplo em como toda a atenção é indispensável para podermos optar pela melhor forma de jogar, quer seja no cumprimento dos contratos, quer no seu ataque.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema Nº444



Horizontais: 1 – Género de galináceas do Brasil; rei lendário da Assíria, célebre conquistador. 2 – Lançar fogo a; pomar de pereiras ou pereiros. 3 – Vinho de palmeira e de coco empregado antigamente em medicina como tónico; que é composto de dois segmentos ou de duas partes. 4 – Imaginários; dificuldade (int). 5 – O sol entre os egípcios; andavam; ponto em que um rio desagua. 6 – Antiga medida de peso (pl). 7 – Ave corredora australiana; lista; nota musical. 8 – No princípio de Niagára; grupo de insetos hemípteros que tem por tipo o pulgão. 9 – Engano; mordisque. 10 – Mamífero marsupial trepador, da Austrália; que excede outro em grandeza. 11 – Serra de Portugal; raspadeira para tirar o tártaro dos dentes.

Verticais: 1 – Espécie de saco feito de fibras de tucum; grande pedaço de pão ou de qualquer outra coisa que se coma. 2 – Ligara; pátios. 3 – É quase cerro; gostaras. 4 – Nome vulgar de uma árvore frutífera dos sertões; pronome pessoal. 5 – Símb. quím. do cromo; rio suíço; nome de letra. 6 – Que tem ou toma duas formas diferentes. 7 – Letra grega (pl); animal ruminante empregado na lavoira; nota musical. 8 – Não; peça da armadura que protegia o corpo desde a cintura até meio da coxa (pl). 9 – Andaremos; quatro de iatai. 10 – Gesto de escárnio feito com a mão espalmada e o polegar aplicado à ponta do nariz; esburacados (inv). 11 – Olá (int); miserável.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 444

Horizontais: 1 – MACUCO; NINO. 2 – ATEAR; PERAL. 3 – TARI; DIMERE. 4 – IRREAIS; MAS. 5 – RA; IAM; FOZ. 6 – ARROBAS. 7 – EMA; ROL; SI. 8 – NIA; AFIDIOS. 9 – ADREGO; RATE. 10 – COALA; MAIOR. 11 – OSSA; XISTRO.

Verticais: 1 – MATIRI; NACO. 2 – ATARA; EIDOS. 3 – CERR; AMARAS. 4 – URIEIRA; ELA. 5 – CR; AAR; AGA. 6 – DIMORFO. 7 – PIS; BOI; MI. 8 – NEM; FALDRAS. 9 – IREMOS; IAIT. 10 – NARAZ; SOTOR. 11 – OLES; MISERO.

Carmo Pinto
1TEN REF

CONVÍVIOS

GRUPO AMIZADE MARINHEIROS DO CONCELHO DE ESPOSENDE

• No próximo dia **18 de maio**, comemora-se o XXVIII aniversário do G.A.M. do concelho de Esposende. Este ano as comemorações realizam-se na vila de Fão. Contacto para inscrições:
Feliz Carreira: TM: 910100417;
Paulo Pereira: TM. 919806675;
Delegados das Freguesias ou email; gmfb_fonteboa@sapo.pt.

NRP JOÃO ROBY

(1975 -1976)

• Convidam-se todos os oficiais, sargentos e praças a participar no almoço-convívio do NRP João Roby (1975/1976) que se realiza no dia **25 de maio**. Para mais informações contactar:
Fernando Carlos TM 912 456 123
fc.sansao@gmail.com
Facebook - 1ªguarniçao do NRP *João Roby*.

MARINHEIROS DE MEDA

• Realiza-se no dia **1 de junho** o convívio dos Marinheiros de Meda:
10:00 h - Concentração e Pequeno Almoço na Aldeia Histórica e Marialva;
10:30 h - Visita guiada à Aldeia Histórica de Marialva;
11:45 h - Receção no Salão Nobre da Câmara Municipal de Meda;
12:30 h - Homenagem aos ex-combatentes, com deposição de flores no Monumento;
13:00 h - Almoço nas Piscinas Municipais de Meda;
16:00 h - Visita guiada com provas de vinhos a uma adega;
17:30 h - Lanche convívio no Parque de Campismo de Meda.
Inscrição: 279 882 591 - Clemente's Bar; 966 806 669 - António Prata (1489/85) ; 964 703 313 - António Clemente (1075/86). Este convívio é extensível a todos os marinheiros que queiram participar.

ASSOCIAÇÃO DE MARINHEIROS DE TRÁS-OS-MONTES E ALTO DOURO

• A Associação de Marinheiros de Trás-os-Montes e Alto Douro leva a efeito o seu encontro anual no próximo dia **2 de junho**, em Vila Real. O encontro decorrerá no Restaurante "Lopes", na Araucária, com início pelas 11h. Contactos: 259351333 e 965068967.

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CMG António Joaquim Oliveira Fuzeta nomeado Comandante da Unidade de Apoio ao Reduto Gomes Freire ● CFR David Augusto de Almeida Pereira nomeado Comandante do Corpo de Alunos da Escola Naval ● CFR MN Maria Correia Diniz Júdice Halpern Diniz nomeada Diretora da Unidade de Tratamento Intensivo de Toxicodependência e Alcoolismo ● 1TEN STC Carlos José da Silva Graça nomeado Chefe de Secção de Informações do Comando da ZMA e em acumulação Chefe do Centro de Comunicações do Comando da ZMA.

REFORMA

● VALM Eurico Fernando Correia Gonçalves ● CALM MN José Filipe Araújo Moreira Braga ● CTEN OT João Luís Valentim Mourato ● SCH TF Hipólito João Canholas Saias ● SAJ L Américo da Rocha Vieira ● SAR CE Carlos Manuel Calheiras Andrade ● CAB TFD Joaquim Costa Soares ● CAB A Joaquim Luciano Almeida Moreira ● CAB A Carlos Manuel de Matos Soares ● CAB TFH António Martins Correia ● CAB TFH António de Sousa Pereira.

FALECIDOS

● CMG REF José Manuel Gonçalves Pestana Malhado ● CTEN REF João Manuel Farinha de Almeida Godinho ● CTEN SG REF Victor Manuel de Sousa Dinis ● 1TEN OT REF Eduardo Maria Gonçalves ● SMOR CE REF João Lopes do Rosário ● SAJ CE REF Joaquim Manuel Inácio Capela ● 1SAR A REF Alberto dos Santos Fonseca ● 1SAR A REF Joaquim Silvério da Silva ● 1SAR S REF José Luciano de Oliveira Henriques ● 1SAR TF REF Manuel Inácio Rosado Balixa ● CAB M Carlos Alberto dos Santos ● CAB CM REF José Antunes Ferreira ● AG1º CL QPMM APO Bernardo Manuel Mendes Fatia.

XX ENCONTRO NACIONAL DE COMBATENTES

10 DE JUNHO DE 2013



A Comissão Executiva para a Homenagem Nacional de Combatentes 2013 promove no próximo dia 10 de junho, junto ao Monumento aos Combatentes do Ultramar, em Belém, Lisboa, o seu XX Encontro Nacional. As cerimónias que ali terão lugar têm por objetivos comemorar o Dia de Portugal e prestar homenagem a todos aqueles que tombaram em defesa dos valores e da perenidade da Nação Portuguesa.

Por esta razão, ali se reúne sempre um tão grande número de Portugueses, não só os que foram combatentes no ex-Ultramar e os que mais recentemente serviram em missões de paz no estrangeiro, mas também todos aqueles que, amantes da nossa História e envolvidos na construção de um futuro mais próspero para a sociedade portuguesa, querem ser participantes ativos nesta homenagem.

PROGRAMA

IGREJA DOS DOS JERÓNIMOS

10H30 - Missa no Mosteiro dos Jerónimos presidida pelo Bispo D. Nuno Brás;

MONUMENTO AOS COMBATENTES DO ULTRAMAR

11H30 - Concentração para a cerimónia;

12H00 - Abertura pelo Presidente da Comissão, Almirante Melo Gomes;

12H05 - Cerimónia inter-religiosa (católica e muçulmana);

12H10 - Discurso de homenagem aos combatentes pela Dra. Isabel Jonet;

12H20 - Homenagem aos mortos e deposição de flores;

12H40 - Hino Nacional (salva protocolar por navio da Marinha);

12H45 - Passagem de aeronaves da Força Aérea;

12H50 - Passagem final pelas lápides;

13H10 - Salto de pára-quedistas do Exército;

13H20 - Almoço-convívio.

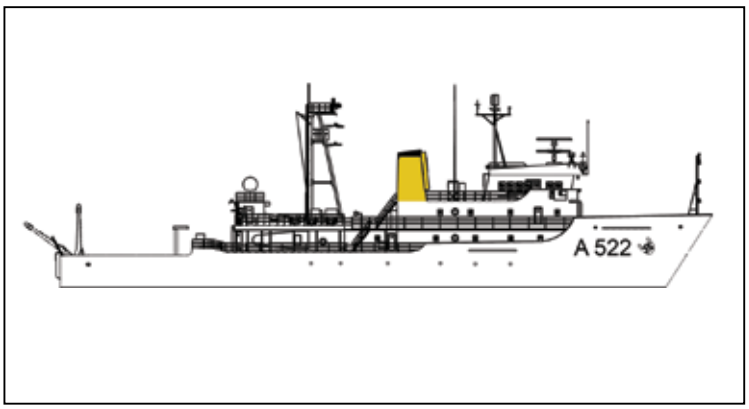
Navios Hidrográficos

30. Navio Hidrográfico *D. Carlos I*

Construído nos Estados Unidos, em Seattle, pela Tacoma Boat Company, o USNS *Audacious* foi lançado à água em 30 de janeiro de 1989. Como navio de vigilância anti-submarina, a sua missão, enquanto esteve ao serviço da USNavy, consistiu na recolha e transmissão de informação acústica, utilizando um sistema com sensores passivos rebocados designado *Surveillance Towed Array System*.

Desativado em 1995 e transferido para a Marinha Portuguesa em dezembro de 1996, passou ao estado de armamento com o nome *D. Carlos I*, em 28 de fevereiro de 1997.

A sua denominação constitui uma homenagem ao Rei D. Carlos I, monarca de Portugal de 1889 a 1908, proeminente investigador e homem de ciência ligado ao Mar. Sob o seu impulso e orientação foram lançadas as bases da moderna oceanografia portuguesa, sendo a sua ação reconhecida mundialmente pelos estudos oceanográficos e da fauna marítima que realizou.



Após a sua chegada a Portugal, foi adaptado no Arsenal do Alfeite às funções de navio hidrográfico e oceanográfico.

O navio ostenta na amurada a inscrição A 522 e tem as seguintes características gerais:

Deslocamento	2.262	toneladas
Comprimento	68,3	metros
Boca	13,1	"
Calado	5,6	"
Velocidade máxima	10	nós
Autonomia	5.700 milhas a 10	"

É propulsionado por 2 motores General Electric de 1.600 cavalos, sendo a energia fornecida através de 4 geradores Caterpillar D 398B. A sua guarnição é de 34 elementos (6 oficiais, 7 sargentos e 21 praças). Dispõe de capacidade de alojamento para mais 14 pessoas.

Em 2001 e 2011 foi sujeito a duas modernizações, transformando-o num moderno navio hidrográfico, dotado de equipamentos e sistemas destinados a corresponder, em atividades de investigação e desenvolvimento (I&D), nos domínios da hidrologia dinâmica costeira e oceânica, dos ecossistemas, da acústica submarina e dos processos de transporte e sedimentação na margem continental.

Desses sistemas e equipamentos destacam-se o Sistema Sondador Multifeixe (SMF), que permite a realização de levantamentos hidrográficos, de elevada definição, até profundidades de 12.000 metros, e os perfiladores acústicos de correntes.Tem possibilidade de operar equipamentos acessórios e autónomos, como sejam os colhedores de amostras de sedimentos, o sonar lateral, as sondas multiparâmetro e as amarrações de correntómetros, entre outros. Dispõe ainda de duas áreas laboratoriais adaptáveis consoante o tipo de missão e de diversos equipamentos de carga orgânicos, como os guinchos, pórticos e gruas.

Prevê-se a instalação de um Sistema de Posicionamento Dinâmico (SPD), que se destina a manter o navio numa posição fixa quaisquer que sejam as condições meteorológicas a que esteja submetido e que permitirá, nomeadamente, operar com o ROV (*Remotely Operated Vehicle*) a grandes profundidades.

Está também prevista, a muito breve prazo, a instalação de uma grua de grande porte, que permitirá ao navio manipular equipamentos e embarcações até cerca de 6 toneladas, aumentando assim a sua capacidade hidrográfica.

Todas as disponibilidades instaladas fazem do N.H. *D. Carlos I* uma plataforma aberta para a investigação científica, permitindo a utilização, de forma integrada, dos equipamentos *state of the art* e das tecnologias ao serviço da Marinha e da comunidade científica nacional e internacional.

Neste domínio, salientam-se a execução de campanhas oceanográficas para o estudo da caracterização da dinâmica dos canhões submarinos, do qual se destaca o canhão da Nazaré, a realização de levantamentos geofísicos para caracterização do fundo e subsolo marinho, a execução de recolha de amostras para o Instituto Português do Mar e da Atmosfera e a execução de apoio ambiental no âmbito do apoio às operações navais.

A realização de levantamentos hidrográficos, com recurso ao SMF, em apoio à Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental, merece especial relevância dado tratar-se de um projeto de elevado interesse nacional e que tem como objetivo principal a extensão da plataforma continental para além das 200 milhas, no quadro da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Assim, o N.H. *D. Carlos I* assegura, no âmbito das missões específicas da Marinha, atividades relacionadas com as ciências e tecnologias do mar tendo em vista a sua aplicação na área militar, contribuindo também para o desenvolvimento do País nas áreas científica e de defesa do ambiente marinho nos domínios da hidrografia, da cartografia náutica, da segurança da navegação, da oceanografia física, da geologia marinha e da oceanografia química. O navio constitui-se ainda como um instrumento de enorme potencial para a cooperação internacional, seja a nível europeu, seja com os Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa.

Colaboração do INSTITUTO HIDROGRÁFICO

Navios Hidrográficos

30. Navio Hidrográfico *D. Carlos I*

