

REVISTA A ARMADA

1999

COMPILAÇÃO DE REVISTAS DO ANO 1999

REVISTA DA ARMADA

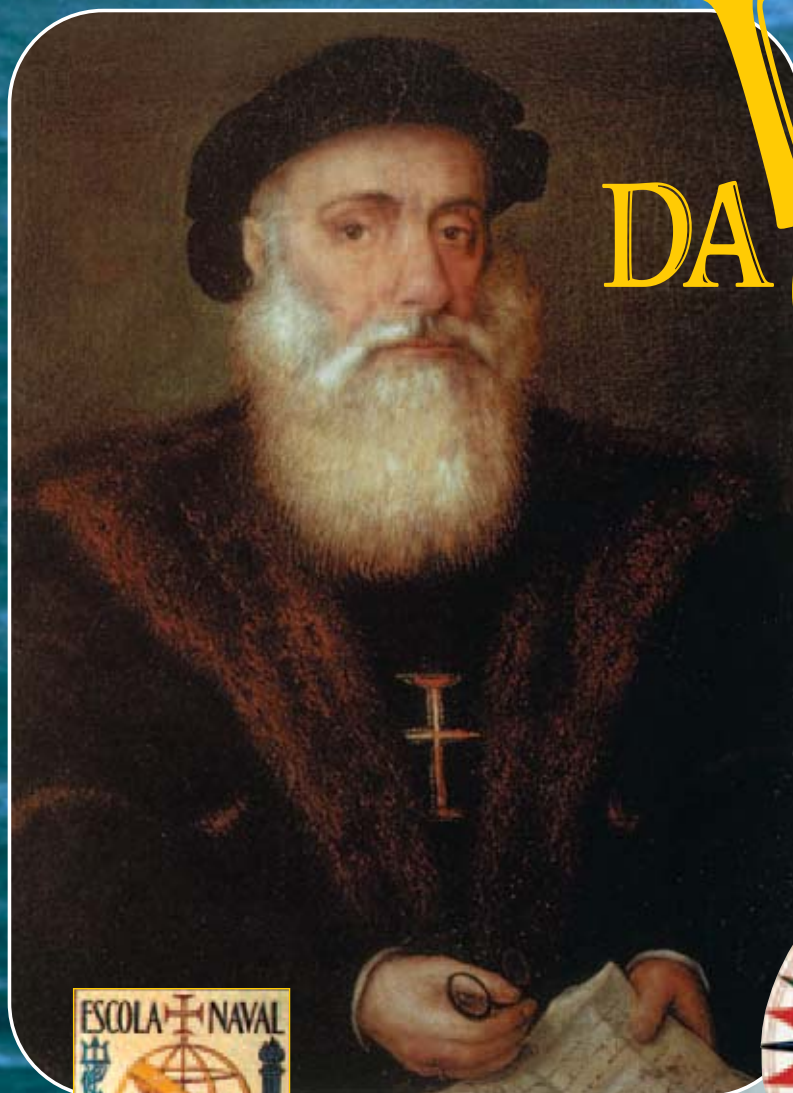
PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 316 • ANO XXVIII

JANEIRO 99 • MENSAL • 240\$00

COLÓQUIO

VASCO DA GAMA OS OCEANOS e o *futuro*

(PÁGS. 20/21)



Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



Juramento do Infante D. Manuel, na sala do Risco na Escola Naval em 1 de Junho de 1904

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 316 • Ano XXVIII

Janeiro 1999

Director

CALM EMQ RES

Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CFR REF Jorge Manuel Patrício Gorjão

Redacção

2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção

1SARG T Vitor Manuel Gaspar Lopes

Colaboradores Permanentes

CMG REF Raúl de Sousa Machado

CTEN FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos

CTEN Abel Ivo de Melo e Sousa

1TEN REF Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade

Edifício da Administração

Central de Marinha

Revista da Armada

Rua do Arsenal

1149-001 Lisboa - Portugal

Telef: (01) 321 76 50

Fax: (01) 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet

<http://www.marinha.pt>

e-mail da Revista da Armada

revista.armada@mail.marinha.pt

Fotocomposição,

paginação electrónica, fotolito,

montagem e produção

Página Ímpar, Lda.

Estrada de Benfica, 317 - 1º F

1500 Lisboa

Tiragem média mensal:

6000 exemplares

Preço de venda avulso: 240\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343



Fotomontagem da Página Ímpar

ANUNCIANTES:
CEPAME - Centro Particular de Medicina e Enfermagem; Clínica Dentária Santa Madalena.

SUMÁRIO



Guiné 1998 – Os Fuzileiros na Operação “Crocodilo/Falcão”.

10

A lancha “Macau” foi abatida ao efectivo dos navios da Armada e transferida, a título gratuito, para a Associação Portuguesa de Treino de Vela (APORVELA).

12



Eric Tabarly, um Marinheiro de excepção.

17



Decorreu no passado mês de Novembro na Escola Naval, um colóquio subordinado ao tema “Vasco da Gama, os Oceanos e o Futuro”.

20



MENSAGEM DE ANO NOVO DO ALMIRANTE CEMA	5
PONTO AO MEIO DIA	6
A MUDANÇA NA ORDEM DO DIA DA FORMAÇÃO DA MARINHA	8
INSPECÇÃO FINAL DO TREINO AVANÇADO NRP “CORTE REAL” - 98	14
A MARINHA JOANINA	16
DAMAG - 2 ^{as} JORNADAS DE TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO	22
ACADEMIA DE MARINHA/COMANDO NAVAL	24
INSTITUTO HIDROGRÁFICO	25
ESCOLA NAVAL	26
EXERCÍCIO LUSÍADA 98	27
BUSCA E SALVAMENTO	28
NOTÍCIAS	29
CONVÍVIOS	31
DESPORTO	32
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA



MUSEU DE MARINHA

Na mais simbólica e sugestiva zona da cidade de Lisboa, junto aos Jerónimos e à vista do Tejo, encontra-se o Museu de Marinha. Um museu é sempre um mundo de memórias. O Museu de Marinha conserva as memórias do nosso mar e dos homens e dos navios que o navegaram.

É um símbolo vivo da nossa cultura marinha e uma evocação do nosso passado marítimo.

As suas colecções conservam alguns dos mais relevantes testemunhos materiais do período áureo das grandes navegações portuguesas e da nossa história marítima.



ASTROLÁBIO SANTIAGO (c. 1575)
(Recuperado em 1980 dos destroços da nau "Santiago", no canal de Moçambique)



ASTROLÁBIO ERICEIRA (c. 1600)
(Encontrado no fundo do mar, na Ericeira, em 1983)



ASTROLÁBIO ATOCHA III (c. 1605)
(Recuperado em 1985 dos destroços do galeão espanhol "Nuestra Señora de Atocha", ao largo da Florida)



ASTROLÁBIO ATOCHA IV (c. 1614)
(Recuperado em 1985 dos destroços do galeão espanhol "Nuestra Señora de Atocha", ao largo da Florida)

O Museu de Marinha possui 5 astrolábios náuticos dos séculos XVI e XVII, da cerca de meia centena que se conhecem. É a maior colecção de astrolábios náuticos existente num só museu em todo o Mundo.



ASTROLÁBIO SACRAMENTO B (c. 1650)
(Recuperado em 1977 do galeão português "Sacramento", na Baía de Todos os Santos, Brasil)

Mensagem de Ano Novo

Não é em vão que a Marinha tem por divisa “A Pátria honrai que a Pátria vos contempla”. A Marinha, cujo supremo desígnio é servir honradamente Portugal, tem o dever de mostrar como administra e utiliza os bens públicos que lhe são confiados e tem o direito de esperar o reconhecimento da Nação, quando há merecimento nos resultados obtidos.

A nossa linha de actuação tem-se regido pelo princípio da maior eficácia ao menor custo. A maior eficácia, no que respeita ao cumprimento das missões, no mar ou em terra, com os meios humanos e materiais disponíveis. O menor custo, mediante a nossa dedicação e espírito de sacrifício, mas também pela crescente elevação dos níveis académicos, a competente operação e manutenção dos meios e equipamentos, a adequação das soluções reorganizativas e de modernização do Ramo. Em suma, a nossa meta tem sido a de alcançar a excelência, em todos os sectores.

Para darmos a conhecer o que a Marinha é e o que faz, traçámos o rumo da transparência, continuando a zelar eficientemente pela protecção e defesa dos interesses nacionais onde quer que essa necessidade se verifique e aproveitando todas as ocasiões possíveis para divulgarmos o que fazemos. Não ocultamos as nossas dificuldades, mas não deixamos de evidenciar os aspectos positivos da nossa acção ao serviço da Pátria que nos contempla.

Encontrando no mar uma base da nossa identidade nacional, desaguardo nele a história lavrada pelos nossos antecessores, cabe igualmente à Marinha uma responsabilidade especial: a de partilhar com a sociedade o acervo histórico de que é herdeira, estimulando a vocação marítima do nosso povo. Nesse sentido, as actividades de natureza cultural, nomeadamente os eventos comemorativos ou evocativos de feitos marítimos, assumem, também, grande relevância.

O ano que agora terminou foi fértil em actividades de evidente utilidade pública, de que resultou grande visibilidade para a Marinha. Para isso contribuiu o profissionalismo e devoção de todos os que directa ou indirectamente colaboraram na execução das importantes missões realizadas. A operação de natureza humanitária que se desenrolou na área da Guiné-Bissau, contemplada por todo o Mundo, constituiu motivo de grande orgulho para a Marinha e para o País. As missões bem sucedidas de salvamento de vidas humanas, nos espaços marítimos de responsabilidade nacional, representaram por si recompensa bastante para os esforços despendidos nesse sentido. A fisco-

lização da pesca, as missões de natureza hidro-oceanográfica, as actividades do âmbito do Sistema da Autoridade Marítima, a vigilância das nossas águas, as missões de segurança, a nossa participação em exercícios nacionais e internacionais, a presença de navios da Armada em portos estrangeiros, a assunção do comando da força naval europeia - Euromarfor, a participação da Marinha na EXPO'98, as actividades culturais realizadas por ocasião do Dia da Marinha e de outras datas comemorativas, para

além de muitas mais acções realizadas em 1998, denotaram bem a relevância do carácter permanente das nossas missões e a utilidade do serviço que foi prestado à Nação.

A visibilidade exterior alcançada pela Marinha, que contribuiu para revelarmos o que somos e o que fazemos, assume uma enorme importância. Será na justa medida em que formos capazes de demonstrar a nossa prontidão determinada, para defendermos os interesses nacionais, que poderemos esperar que a Nação atribua à Marinha os recursos necessários à manutenção e reforço das suas capacidades.

Graças ao empenho, dedicação e espírito tolerante de todos os servidores da Marinha, tem sido possível ultrapassar as situações mais adversas, provocadas por carências financeiras ou de outra natureza. Consciente dessas carências, tem a Marinha estudado soluções prospectivas que visam adaptar a sua organização e a sua esquadra às exigências do Mundo moderno. Os projectos de substituição dos submarinos e outros meios navais, bem como do reordenamento das infra-estruturas e reequipamento dos fuzileiros, cuja exequibilidade não é contestada, mantêm-se vivos e progredem a bom ritmo.

Mantenho-me confiante na competência, determinação e tolerância dos servidores da Marinha para garantirmos, conjuntamente, os maiores sucessos na prossecução dos nossos principais objectivos. Temos provas dadas e a certeza de que, honrando a Pátria, continuaremos merecedores do reconhecimento e apoio de toda a Nação. Nestes pilares radica a capacidade de vencermos as dificuldades que se nos depararem e a legitimidade da nossa esperança no futuro.

Com um profundo sentimento de orgulho na Marinha que convosco sirvo, formulo a todos os militares, militarizados e civis da corporação e seus familiares, os meus sinceros votos de Feliz Ano Novo.



FOTO: EDUARDO TOME (JN)



O Atlantismo, a Europa e Portugal

Com a queda do muro de Berlim, a dissolução da ameaça de Leste e a evolução tecnológica ligada aos armamentos, julgo estarem ultrapassados os conceitos geopolíticos que separavam, na Europa, as potências continentais das marítimas.

Continua a haver, é certo, países com maior propensão para se considerarem continentais mas, olhando para um mapa, ressalta que a Europa é uma península do grande Continente Euro-Asiático, bastante comprida no sentido E/W, extremamente recortada e com elevada taxa de maritimidade, onde o Atlântico continua a aparecer como um mar europeu.

Segundo Klinger, a abordagem dos problemas da economia europeia numa perspectiva peninsular, justificava-se pela existência efectiva de três actividades principais – transportes marítimos, exploração de hidrocarbonetos do mar do Norte e turismo litoral – e por três actividades sensíveis – pesca, culturas marinhas e construção naval.

O Conselho de Cooperação do Atlântico Norte e a Parceria para a Paz, constituem-se como veículos de irradiação do atlantismo ligando os EUA a países situados bem no interior do hinterland europeu.

Temos assim o Atlântico como mar europeu e a ligação transatlântica como elo fundamental à defesa, à segurança e à economia.

Também a União Europeia está empenhada no estabelecimento de idênticos laços.

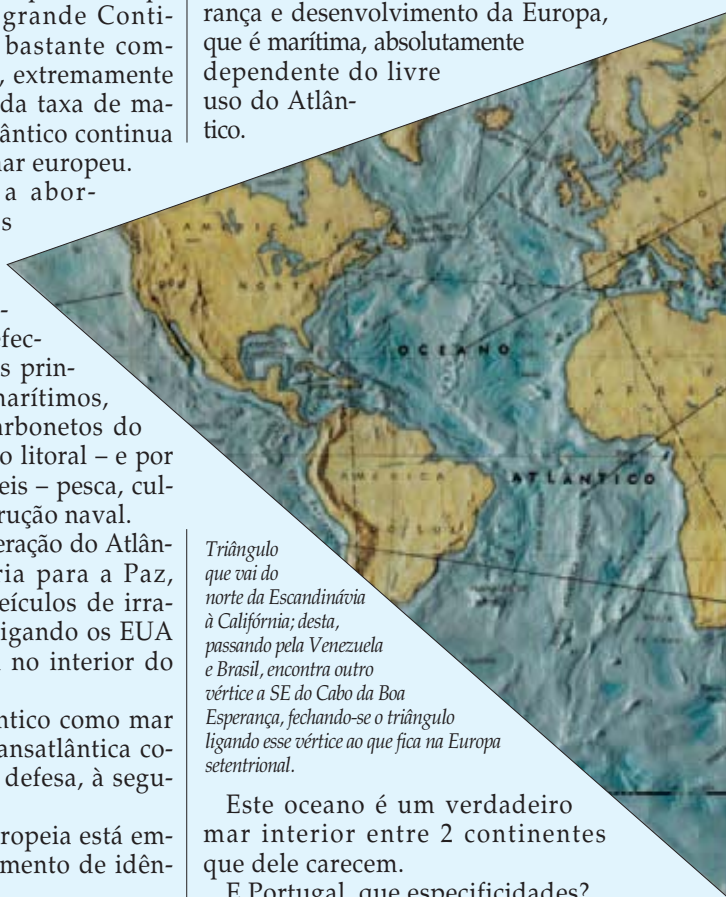
Este processo culminou com a aprovação de uma Nova Agenda Transatlântica e no Plano de Acção Conjunta que foram assinados na Cimeira de Madrid, em 3 de Dezembro de 1995.

Fazendo notar que nela se inclui o espaço do Mediterrâneo e do Médio Oriente dentro das áreas de interesse da NATO, baseia-se a Nova Agenda no reconhecimento mútuo de que a

base da segurança comum é hoje insustentável sem as correspondentes componentes política, económica, social e cultural.

A prosperidade económica e a criação de oportunidades em ambas as margens do Atlântico poderão ganhar novo impulso através do apoio que os EUA estão a dar ao progresso da integração europeia.

Mais uma vez se evidencia a ligação Transatlântica como essencial à segurança e desenvolvimento da Europa, que é marítima, absolutamente dependente do livre uso do Atlântico.



Triângulo que vai do norte da Escandinávia à Califórnia; desta, passando pela Venezuela e Brasil, encontra outro vértice a SE do Cabo da Boa Esperança, fechando-se o triângulo ligando esse vértice ao que fica na Europa setentrional.

Este oceano é um verdadeiro mar interior entre 2 continentes que dele carecem.

E Portugal, que especificidades?

Durante alguns anos foi quase considerado anátema falar de Portugal como país euro-atlântico.

Primeiro, devido à anatemização da guerra colonial, e às suas sequelas; e, depois, no período imediatamente a seguir à adesão à CEE, durante o qual apenas se olhava para a Europa; apenas se via a Europa como um fim em si mesmo.

Entre os apelos do atlantismo, do

europeísmo, e até do iberismo, decidiu-se pela adesão à Europa como primeira e essencial opção, em que convergiam praticamente todas as forças políticas.

É certo que o Atlantismo foi, por vezes, eufemisticamente defendido por quem queria recusar a opção europeia, mas não é menos verdade que o inverso também aconteceu e, ao não sabermos acautelar interesses,

esse foi um período em que a recessão mundial não justificava, só por si, que tivéssemos esfrangalhado as actividades sensíveis e parte das actividades principais definidas por Klinger.

Em tempo de globalização ficamos, pois, quase sem transporte marítimo, - mesmo os de cabotagem, essencial, mais barato e mais seguro para o comércio com a Europa, - (vidé casos das greves dos camionistas) - pesca, construção naval e culturas marinhas enquanto que o turismo litoral foi desenvolvido, muitas vezes, de forma anárquica.

E, contudo, usando palavras do Prof. Adriano Moreira, a adesão à Europa valorizou a nossa vocação atlântica, que se inscreve com harmoniosa definição no espaço atlântico em cuja mobilização se baseou por duas vezes a recuperação atlântica.

De facto, o Euro-Atlantismo, determinado por razões geográficas, e justificado por factores históricos,

estratégicos, políticos e económicos, continuou a ser uma realidade garante da soberania e independência de Portugal.

O triângulo estratégico - limite W da defesa da Europa e fronteira E da defesa dos EUA - é espaço de inseparabilidade da segurança das duas margens do Atlântico Norte; é zona



de conciliação das nossas realidades geopolíticas e geoestratégicas e coloca Portugal numa posição central, retirando-o da periferia a que uma exclusividade europeia obrigaria.

Forçoso é que a sua importância seja, por nós, mantida, assegurada e desenvolvida.

Hoje, com o fim do deslumbramento europeu, com a evolução, no sentido positivo, em África, com o GATT e com o fim do proteccionismo europeu relativamente ao comércio com o exterior, continuamos, e bem, ligados à ideia Europeia - onde aliás sempre estivemos - mas já há consciência que a integração europeia, sendo uma componente essencial da nossa política, não é componente

única nem suficiente na estratégia que a nossa posição geopolítica exige.

A nossa política externa já considera a existência de três dimensões, para não falar de uma quarta - a moral - ligada à defesa dos direitos humanos, em especial os do povo de Timor: a europeia; a transatlântica, que vai, em termos de defesa, para W e, em termos de interesse para Sul; e a africana que dá especificidade política e diplomática a Portugal na Europa.

Se quisermos delimitar o espaço onde temos interesses, comunidades ou necessidade de defesa da língua, como elo de ligação entre povos de história comum, e veículo do ecumenismo que nos caracteriza, encontramos um Triângulo que vai do norte da

Escandinávia à Califórnia; desta, passando pela Venezuela e Brasil, encontra outro vértice a SE do Cabo da Boa Esperança, fechando-se o triângulo ligando esse vértice ao que fica na Europa setentrional.

Este triângulo limita, penso eu, o espaço dos interesses nacionais que importa defender e aprofundar.

Poderia ter-se aproveitado a institucionalização da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa para dar um passo em frente na criação, defesa e fortalecimento desse espaço.

Como foi reconhecido na mesa redonda havida, em Janeiro de 1994, em Luanda, com a CPLP, ganhar-se-ia um instrumento de cooperação e integração política, cultural, social e económica, o que é perfeitamente compatível com os demais compromissos bilaterais, regionais e multilaterais dos Países Lusófonos.

O desenvolvimento, em todas as vertentes desta Comunidade poderá ser a última oportunidade para voltarmos a afirmarmo-nos "de facto" o que, pelo menos geograficamente, nunca deixamos de ser: um País Euro-Atlântico.

A EXPO 98 terá despertado consciências, pois parece haver algumas indicações de renovado interesse de Portugal pelo Mar.

Oxalá esse interesse não seja só momentâneo e platónico; não podemos perder esta derradeira oportunidade.



Machado da Silva
VALM



A Mudança na Ordem do Dia da Formação na Marinha

Reestruturação do Sistema de Formação da Marinha - RSFM

C Em 1997, ano em que um Seminário realizado em Maio constituiu a sua génese, é tomada a decisão de fazer a Reestruturação do Sistema de Formação da Marinha (RSFM) que é regulamentada e accionada por despacho do Almirante CEMA nº 23/98 de 27 de Abril.

Uma tal reestruturação, projectando um balanço sobre 12 anos de adopção do modelo de abordagem sistémica (ASF), cria novos desafios e oportunidades que poderão constituir um potencial de inovação e de desenvolvimento para o ensino e formação profissional na Marinha.

Na Marinha, a formação profissional é tão antiga quanto ela, pois desde sempre assumiu um papel insubstituível na preparação do pessoal para o desempenho das suas funções e tarefas e consequentemente no cumprimento das suas missões. Se até meados dos anos 70 a sua natureza era de características mistas (académica e técnico-profissional), a partir dessa altura, passou a ser essencialmente técnico-profissional, quando o sistema educativo foi capaz de providenciar à Marinha o pessoal necessário com os devidos requisitos académicos.

Mas, se o sistema educativo é hoje capaz de assegurar à Marinha o pessoal necessário com os devidos requisitos académicos, o mesmo não sucede obviamente no que respeita aos requisitos técnico-profissionais estritamente militares, nem tão pouco aos requisitos técnico-profissionais comuns ao mercado de emprego.

Assim sendo, a Marinha continuará, por tradição e necessidade, a apostar neste tipo de formação, inclusivé na comum ao mercado de emprego, na medida em que não se vislumbra que, tão cedo, o sistema de formação nacional (relativo a esta última área), venha a atingir idênticas capacidades do sistema educativo, para efeitos de recrutamento.

O SFM tem que fazer reverter a opinião dos decisores, dos custos para a qualidade e a inovação, cumprindo a sua função prioritária em fazer interagir a cooperação tecnológica, a capacidade de I&D, o investimento financeiro, o marketing (interno e externo), por forma a criar relações de fertilização cruzada.

Com a adesão de Portugal à Comunidade Europeia, a adopção dos respectivos critérios de formação provocou uma grande mudança no sistema de formação profissional nacional.

Na Marinha porém, tais critérios, independentemente de actos de forma que são necessários efectuar, permitiram confirmar a validade dos princípios e práticas da sua formação fundamentalmente porque:



Formação em língua Inglesa.

a) Prevê:

- Formação inicial e complementar (de qualificação e especialização) visando a carreira e o desempenho, através de cursos de formação e promoção com duração apropriada (PAIM I) (1);
- Formação contínua visando o desempenho, através de cursos de aperfeiçoamento e actualização (PAIM II);

b) Está estruturada em níveis semelhantes ao adoptado na Comunidade Europeia, correspondendo cada um deles a uma categoria profissional (grumetes; marinheiros; sargentos; sargentos superiores), para cujo ingresso são necessários os correspondentes cursos (PAIM I), de formação inicial e complementar (CFG; CFM; CFS; CPSC) (2), os quais constituem em si mesmos, os requisitos técnicos-profissionais exigidos para essas categorias, em complemento dos requisitos académicos (mínimos de escolaridade).

c) Assenta na análise de perfis profissionais e diagnóstico de necessidades através de análises de trabalho (dos cargos/funções/tarefas) a partir dos quais são definidos os perfis de formação;

d) É planeada, executada e avaliada, segundo critérios de qualidade através da metodologia da ASF (3) (em vigor há cerca de uma dúzia de anos) e na participação dos utilizadores (clientes).

Mesmo não se dispondo de indicadores precisos e quantificáveis, ninguém duvidará que o Sistema de Formação da Marinha contém:

- Acções de formação de elevado nível e com resultados importantes para a instituição.
- Acções de formação redundantes.
- Acções de formação deficiente ou insuficientemente desenvolvidas ou implementadas.

OBJECTIVOS

- a) Produzir uma publicação doutrinária do SFM;
- b) Reformular e complementar os padrões navais;
- c) Reformular os currículos dos cursos do SFM;
- d) Elaborar um plano de formação ajustado à política de reinserção do pessoal RV/RC na vida activa, no quadro da certificação profissional;
- e) Elaborar um plano de formação, no contexto do pessoal militarizado e civil da Marinha;
- f) Elaborar o Manual da Qualidade do SFM;
- g) Aprofundar o processo de informatização e de gestão da informação do SFM;
- h) Elaborar planos de acção relativos à implementação no sistema de formação de novas metodologias de formação e das novas tecnologias de informação e comunicação.

ORIENTAÇÕES GERAIS

- a) Conclusão até Dezembro de 2000;
- b) Sequência dos sub-projectos em função das interdependências. Agrupamento em função da capacidade de controlo do g.c.;
- c) Permanência e continuidade dos elementos dos grupos;
- d) Os representantes das diferentes unidades / organismos poderão participar em mais do que um Grupo e/ou transitar para o grupo subsequente;
- e) Execução de cada sub-projecto em duas fases: execução (4 meses) e validação (2 meses);
- f) A validação consta da divulgação e apreciação dos resultados dos grupos pelas entidades / organismos;
- g) Cada sub-projecto fica concluído com aprovação VALM SSP;
- h) Promoção de jornadas formativas, periódicas, de 1/2 a 1 dia, abertas a todos os organismos / unidades do SFM;
- i) Os grupos iniciam tarefas com elaboração de um programa de acção próprio;
- j) Periodicamente, deverão ser publicados pontos de situação da evolução do PRSFM.

• Acções de formação dispersas.

• Dificuldade de coordenação, controlo e avaliação entre todos os agentes de formação.

Impõe-se, pois, reestruturar o Sistema de Formação da Marinha por forma a desenvolver os mecanismos conducentes às necessárias alterações e ajustamentos resultantes duma imprescindível e oportuna realimentação do sistema, baseada num diálogo dinâmico entre a formação e os utilizadores operacionais do pessoal.

Esta reestruturação não determina mudanças ou inovações significativas, antes pretende explorar as potencialidades existentes e corrigir deficiências perfeitamente evitáveis, mediante a definição dum apropriado quadro doutrinário e regulamentar, a definição do modelo de formação e a sistematização (interactividades e interdependências) das diversas acções de formação, a actualização da documentação



Formação de Fuzileiros.

Mudança, é pois, o assunto da ordem do dia na formação da Marinha. A RA de Novembro de 1998 fez uma referência ao Plano de acção que se criou para levar a cabo esses desígnios. Na introdução desse Plano de acção escreve-se: "É que, em termos de recursos humanos, considera-se que o PRSFM não poderá ser realizado só na área da Direcção do Serviço de Formação (DSF) mas sim por toda a Marinha, na medida em que todas as suas unidades e organismos são considerados parte integrante do SFM. É neste princípio que as diferentes unidades e organismos serão chamadas a integrar os grupos de trabalho, dos quais se espera maior empenho e colaboração, no sentido do projecto ficar concluído em tempo de dar resposta às significativas alterações estruturais que se perspectivam na Marinha".

Na passagem da era industrial, da estável sociedade *taylorista e fordista* (um homem, um posto de trabalho, uma tarefa) para a era da informação, de constante mutação nas competências e de novos modelos de organização (polivalência e flexibilidade), a formação para transmitir qualificações dá, lugar à formação para adquirir competências.

dos cursos no contexto da aplicabilidade da metodologia da ASF (4), o acompanhamento da evolução das tecnologias, métodos e processos de formação.

(Colaboração da DSF)

NOTAS:

- (1) Acrónimo de Plano de Actividades de Instrução da Marinha.
- (2) Acrónimos de Cursos de Formação.
- (3) Acrónimo de Abordagem Sistemática à Formação.
- (4) Acrónimo de Abordagem Sistemática à Formação.

Guiné 1998 - Os Fuzos na Operação "Crocodilo/Falcão"

Fuzos! Prontos. Do mar! P'rá terra. Desembarcar!...

ORGANIZAÇÃO, PREPARAÇÃO E EMBARQUE!...

Os chamados feriados de Junho proporcionavam, este ano, um fim de semana prolongado que poderia ter sido uma regeneradora pausa na actividade operacional dos Fuzileiros.

Contudo, pouco depois das licenças dadas no dia 9 de Junho, soava o alerta para um regresso à Unidade, iniciando-se a preparação de todo o dispositivo que partiria para as águas da Guiné-Bissau, constituindo a Força de Desembarque (FD) numa operação plena de êxito que muito revelou da capacidade de execução e do espírito da nossa Marinha.

O tipo de missão, as condições do teatro de operações e as condições superiormente definidas levaram a que o Corpo de Fuzileiros disponibilizasse os elementos característicos para a realização do que seria uma Operação de Apoio à Paz, mas com todos os elementos de uma Operação Anfíbia típica. Foram preparados os seguintes meios:

1. Destacamento de Acções Especiais (DAE), comandado pelo 2º Ten FZ Fonseca e com um efectivo de 9 homens, vocacionado para a execução de Operações de Força Avançada ou para acções específicas, no âmbito da própria operação. Designadamente para acções em profundidade no terreno, para reconhecimento, eventual resgate sigiloso, ligação inicial com autoridades e entidades e missões de protecção especial.

2. Uma Força de Desembarque (FD), de escalão Companhia (reduzida), comandada pelo 1º Ten FZ Mendes e com um



effectivo de 84 homens, distribuídos por um Pelotão de Atiradores, um Pelotão de Reconhecimento, uma Secção Anti-Carro, uma Secção de Morteiros e uma Secção de apoio de Serviços. A sua vocação era a de desenvolver manobras tácticas, tendo em vista o controlo de pontos chave e a protecção de corredores de evacuação.

3. Um Grupo de Botes de Assalto, comandado pelo Guarda-Marinha FZ Vaqueiro, com um efectivo de 22 homens e dispondo de 24 botes de assalto. A sua missão seria a de desembarcar e reembarcar a FD e o DAE, bem como proceder ao transporte de evacuados.

4. Uma Equipa de Ligação, para apoiar directamente o CTG, compreendida pelo 2º Comandante do BF 2, o Comandante da Unidade de Meios de Desembarque (UMD) e um Oficial de Comunicações do Corpo de Fuzileiros.

A noite de 9 para 10 de Junho foi toda ocupada no planeamento e na preparação de todos os meios necessários à operação que se iria desenrolar. Valeu muito a experiência colhida no Zaire cerca de um ano antes e, pelas 17h00 do dia 10, as forças eram dadas como prontas para embarcar, com 45 toneladas de material (sem contar o combustível), dos quais 32 eram munições e explosivos. O pessoal estava preparado para uma missão de 30 dias, tendo capacidade para suportar 7 dias de combate de baixa intensidade, com mais 7 dias de reserva. Cento e vinte homens viriam a ser divididos pelos navios "Vasco da Gama" (Equipa de ligação ao CTG e DAE), "Honório Barreto" (Comando da FD, Pelotão de Atiradores, Secção Anti-Carro e uma Secção de Botes), "João Coutinho" (Pelotão de Reconhecimento e Secção de Botes) e "Bérrio" (Secção de Morteiros e Secção de Apoio de Serviços).

Com excepção do "Bérrio" (que só pôde partir a 13 de Junho) a Força saiu a 11 de Junho em direcção à Guiné. Naturalmente, as condições de vida a bordo não foram as melhores, pesando o facto da missão ser muito prolongada e se realizar em condições climáticas pouco favoráveis.

Muito calor e demasiado pessoal a viver num espaço que não prevê a presença de uma força de desembarque foram os principais problemas, mas valeu o bom ambiente e a camaradagem que minimizaram o desconforto e favoreceram uma plena integração na vida a bordo dos navios.



ORGANIZAÇÃO OPERACIONAL DA FORÇA



mais depressa possível. Felizmente tudo decorreu sem incidentes de monta e, ao cabo de cinco horas de presença em terra, tinham sido evacuadas 750 pessoas, saldando-se esta primeira parte da operação por um êxito absoluto.

Por razões de segurança da embaixada portuguesa em Bissau, na sequência deste primeiro dia de presença portuguesa na Guiné, o Pelotão de Reconhecimento, comandado pelo 2º Ten FZ Pinto Conde, ficou destacado em terra, às ordens do embaixador. A sua missão era a protecção das instalações da embaixada, do Centro Cultural Português e das residências do embaixador e adido militar. Esta missão terminou a 20 de Junho.

A partir de então – e até ao fim da missão, em 24 de Julho – foram inúmeras as acções de evacuação de refugiados em locais diversos da Guiné. Com o recurso a helicópteros ou a botes de assalto, quase sempre com o reconhecimento prévio por parte do DAE, a acção da FD fez-se sentir em todos os locais onde foi necessária a sua presença.

Entre 27 de Junho e 20 de Julho, decorreram, a bordo da “Vasco da Gama”, os encontros entre representantes da Junta

A EXECUÇÃO

A missão de uma Força de Desembarque é a projecção do Poder Naval para terra, todavia as circunstâncias em que ocorreu a *Operação Crocodilo/Falcão* (uma Operação de Apoio à Paz) poderiam levar a pensar que este factor não teria a relevância que acabou por assumir.

Na realidade – para além de ter sido o palco privilegiado para os contactos políticos entre as partes beligerantes – a Força que se deslocou a Bissau efectuou múltiplas evacuações, acolheu e protegeu entidades que pretendiam ir à Guiné e colocou em terra muitas toneladas de ajuda alimentar.



Por isso – para além dos encontros de natureza política que ocorreram a bordo da “Vasco da Gama” – a sua acção foi a que mais impacte teve a nível dos media, uma vez que acabou por ser a parte visível (ou a mais visível) de uma imensa operação que mobilizou meios navais de peso.

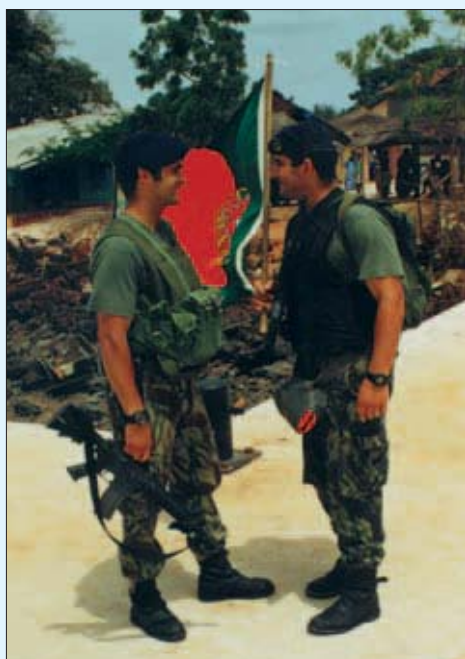
Logo à chegada a Bissau, a 16 de Junho, o DAE avançou para o cais com a finalidade de escoltar e transportar para bordo altas entidades. Era aí que se concentrava uma multidão de refugiados, misturada com soldados senegaleses, elementos da embaixada portuguesa e membros do governo guineense.

A missão era delicada e perigosa, uma vez que era preciso controlar as pessoas sem atropelos, apesar da ameaça de bombardeamento. É fundamental evitar o pânico numa multidão que quer fugir aos mártires da guerra e pretende sair dali o

Militar e do Governo da Guiné, sob o patrocínio de entidades portuguesas (Ministro dos Negócios Estrangeiros). Foi o DAE que escoltou as entidades portuguesas e guineenses, em todas as situações de trânsito e durante alguns contactos efectuados em terra.

A *Operação Crocodilo/Falcão* constituiu um exemplo da capacidade da nossa Marinha, apesar de todas as dificuldades sentidas e das insuficiências que são conhecidas de todos. E é importante referir que a Força de Desembarque foi um elemento chave deste êxito, que a todos orgulhou, ao desempenhar numa Operação de Apoio à Paz as funções que lhe cabem numa Operação Anfíbia: projectar o Poder Naval para terra. 

(Com a colaboração do Comando do Corpo de Fuzileiros)



A Lorcha “Macau”

Nascimento e... Renascimento

A lorch “Macau” (UAM 202) foi abatida ao efectivo dos navios da Armada pelo Despacho nº 46/98 de 28 de Setembro do Almirante CEMA.

Consideradas que, por parte da Marinha, se esgotaram as razões que justificaram a sua classificação como Unidade Auxiliar da Marinha (UAM), foi julgado oportuno a transferência do navio, a título gratuito, para a Associação Portuguesa de Treino de Vela (APORVELA), de acordo com a intenção oportunamente expressa pelo Governo de Macau.

A cerimónia de transferência efectuou-se em 1 de Outubro de 1998.

O primeiro oficial de marinha Comandante da lorch “Macau” relata-nos seguidamente o historial do nascimento do navio, alguns episódios marcantes e o testemunho que o navio deixou no Extremo Oriente.

Para o A Pan e o A Keong, marinheiros da lorch “Macau” do primeiro ao último dia

Em linhas muito gerais - e um tanto simplistas - dir-se-ia que os Portugueses, chegados ao Extremo Oriente e postos perante embarcações substancialmente diferentes das suas, terão concluído que os cascos ocidentais seriam melhores que os cascos locais -mas que, em contrapartida, as velas locais (do tipo junc) seriam mais práticas que as dos seus navios.

Da simbiose do que de melhor havia em cada tipo de embarcação terão nascido as lorchas- que foram as embarcações emblemáticas da presença Portuguesa naquela parte do Mundo.

Ao longo dos tempos, as lorchas foram caçadoras de piratas, navios de carga, receberam motores auxiliares... e desapareceram no princípio deste século, vencidas pelo inexorável avanço do progresso.

Quando, em 1986, emigrantes portugueses da África do Sul promoveram a construção da caravela “Bartolomeu Dias”, com o objectivo de a perpetuar no seu país de acolhimento, nasceu em Macau a ideia de construir também um navio que, partindo de Oriente, chegasse em simultâneo a Mosel Bay – após o que rumaria a Portugal, integrando-se no espólio do Museu de Marinha. Inevitavelmente a escolha recaiu numa lorch. É oportuno recordar os mentores deste projecto: Capitão de Fragata António Martins Soares, então Capitão dos Portos de Macau, e Dr. Carlos Monjardino, na altura Secretário Adjunto do governo do território, na sequência de uma ideia dos então Comandantes Nobre de Carvalho e Pereira da Costa.

A primeira questão a surgir foi a falta de documentos escritos que pudessem orientar o Engº. Matias Cortes, Director das Oficinas Navais de Macau, na elaboração dos planos da futura lorch. A segunda foi o constrangimento do comprimento do navio, forçado pela pequena dimensão das carreiras de construção existentes em Macau, face a determinados requisitos aceites e porven-



A lorch a navegar no mar de Macau.

tura menos necessários (dois motores principais, por exemplo –que obrigaram a desprestigiar a proporção comprimento / boca, tornando o navio mais bojudo que o original e diminuindo-lhe significativamente as qualidades vélicas). A terceira, de natureza política, teve a ver com as reticências que o governo da Nação colocou na viagem à África do Sul – numa altura em que o “apartheid” ainda ditava leis naquele país. A quarta, e definitiva, foi a escassez de calendário para a conclusão da construção em tempo de cumprir o encontro com a “Bartolomeu Dias”.

Com destino aos Serviços de Marinha de Macau, cheguei ao território em Maio de 1986 – altura em que pela primeira vez tomei contacto com o projecto “lorcha”... e com um casco em construção acelerada, num dos estaleiros tradicionais de ilha de Coloane- fase a que se seguiu a conclusão da obra e o aprestamento nas nossas Oficinas Navais. A impossibilidade de cumprir o projecto original obrigou a repensar o destino da lorch, tendo-se optado pela sua utilização como navio de treino de mar e de representação do Território e do País no estrangeiro.

Nasceu assim a U. A. M. 202 “MACAU”.

Resolvidas estas questões de princípio... seguiram-se-lhe outras, de cariz mais prático. Que guarnição? Que regime de vida a bordo? Que uniforme? Rancho ou não rancho? Que subsídio de embarque? Que horário diário? Que procedimentos administrativos?

Como princípio orientador básico, procurou-se adoptar a doutrina seguida nos nossos navios, com as necessárias adaptações. Um exemplo: criou-se um Mapa de Abono... mensal, em impresso próprio – que “por acaso” não falava em sabão para lavar macas, mas que funcionava perfeitamente.

Para a lotação do navio considerou-se que dez seria um número razoável; 1 comandante (em acumulação com outras funções nos Serviços de Marinha), 1 mestre, 1 contramestre, 2 manobras, 2 condutores de máquinas, 1 “electrónico”, 1 cozinheiro e 1 copeiro (este último com bastantes funções do “manobra” no dia a dia), lotação esta a reforçar com viagens longas com mais um oficial e um sargento MQ. Para mestre e contramestre chamaram-se de Portugal um Sargento e um Cabo de Manobra – o 1º Sarg. M Lúcio e o Cabo M Baptista. O restante pessoal foi recrutado localmente – o que levantou o problema adicional... da linguagem. É que nem os “ocidentais” falavam cantonense, nem os “orientais” falavam português!

A viagem inaugural da lorch teve lugar (muito!) poucos dias depois de ter sido dada como pronta pelas Oficinas Navais.

Rumou-se ao Japão, a fim de participar no Festival da Espingarda, na ilha de Tanegashima, onde se comemora todos os anos e chegada dos portugueses ao Império do Sol Nascente. Visitadas também, na altura, Kagoshima, Nagasaki e Omura.

O aprontamento do navio foi acelerado – e houve mesmo necessidade de levar a bordo um intérprete, o mestre Valente, meu “braço direito” no Departamento de Actividades Marítimas da Capitania dos Portos de Macau. Mas nem por isso a preparação da missão foi descurada. Desde logo se constituiu um Grupo de Trabalho para as actividades da lorch “Macau” (que “funcionava” mesmo!) e cuja tarefa era propor, organizar e acompanhar os programas aprovados para o navio. Dele faziam parte representantes do Museu Marítimo, dos Serviços de Educação, do Turismo, da Economia, o Instituto Cultural de Macau e, mais tarde, da delegação local da Comissão dos Descobrimentos. Assim, quando a lorch se deslocava ao estrangeiro, constituía apenas a parte mais “visível” de uma numerosa comitiva (que evidentemente se deslocava de avião). O “programa tipo” integrava exposições, conferências, uma semana de gastronomia portuguesa e macaense num grande hotel local e espectáculos pelo Rancho Folclórico de Macau ou por grupos de alunos dos estabelecimentos de ensino do Território. Estas viagens pressupunham uma programação cuidada, que implicava normalmente a deslocação prévia aos locais por parte de alguns dos membros do “Grupo de Trabalho”. É claro que isto implicava despesas – Mas, mais tarde, os resultados obtidos encarregavam-se de as justificar amplamente. Também neste particular é oportuno recordar um pormenor relevante: é que todos os custos da missão – lorch incluída – eram partilhados pelas entidades oficiais participantes (Educação, Turismo, etc.) e não apenas pelos Serviços de Marinha. Óbvio, não é verdade?

Finda a viagem inaugural, houve que corrigir alguns pormenores no navio e ganhar uma rotina de vida diária e de actividade operacional em Macau.

A principal avaria que se registou foi num dos telecomandos dos motores principais, o que obrigou a dar ordens por “porta-voz” para a ponte baixa, donde era possível comandar o motor em causa. Nada de complicado no assunto... excepto uma vez, já em Macau, em pleno canal do Porto Interior, em que o “homem da ponte-baixa” entendeu a voz de “pára a máquina” como ordem para desligar o motor...

Já nessa altura, e durante cerca de dezoito meses, a primeira hora e meia de cada dia de serviço era dedicada à aprendizagem da linguagem: português e cantonense. Professores e alunos éramos nós todos, sentados em redor da mesa do refeitório. O inglês era a língua comum, partilhada por mim e pelo A Chun, o nosso marinheiro “electrónico”, que nos permitia orientar a “classe”.

O rancho, constituído logo que o navio arrancou, foi evoluindo do peixe cozido... com arroz, para uma mesa farta e de excelente qualidade, com sopa, um prato ocidental e dois ou três pratos chineses por refeição – combinação da boa gestão financeira e das artes culinárias do Mestre Lúcio com a qualidade e vontade de aprender de A Keong, o cozinheiro. A refeição era comum, no refeitório, excepto quando havia convidados para a Câmara de Oficiais. Enquanto internamente, vivendo, convivendo e trabalhando em conjunto, se iam retratando, de certo modo, as etapas de adaptação que os nossos antepassados portugueses e chineses percorreram, trabalho operacional não faltava: apoio à Escola de Pilotagem de Macau na formação dos quadros dos Serviços de

Marinha, apoio à formação de desportistas náuticos (designadamente os dos cursos de Patrão do Alto), embarque de jovens das escolas do Território em viagens de treino de mar, aos domingos... Raras foram as semanas em que não houve missões programadas – as quais foram aproveitadas para saídas em treino próprio.

Foram assim os primeiros tempos de vida da lorch “MACAU”.

Ainda sob meu comando efectuaram-se, sempre segundo o padrão atrás descrito, viagens a Cantão, ao Japão e à Índia (com passagem por Singapura, Malásia, Sri-Lanka, Tailândia, Vietname...). Aventuras e desventuras, enrascamentos e desenrascamentos, dias magníficos e rabos de tufões, amizades e amores, riscos, lágrimas de emoção e de saudade, provas de consideração... e de desconfiança, momentos solenes e de puro divertimento, de tudo houve um pouco nestas viagens. Em Tanegashima sentimo-nos em casa; em Nagasaki ouvimos em nossa honra o hino nacional, cantado em português, por um coro de dezenas de figuras; em Taiwan, um pedido de arribada para fugir a um tufão que se aproximava perigosamente, só foi atendido quase vinte e quatro horas depois (enquanto o mar ia crescendo assustadoramente); em Bombaim fomos recebidos debaixo do arco triunfal das Portas da Índia pela marinha indiana e pelo presidente da Câmara; em Singapura obrigaram-nos a pagar o gasóleo “cash and in advance” “borrifando-se” completamente nos nossos protestos de que a lorch era um “Portuguese Navy Ship”; em Malaca, onde uma pequena comunidade fala uma espécie de português arcaico e se orgulha da sua ascendência lusitana, vimos um rancho folclórico dançando o vira e o malhão; em

Goa desembarcámos sob uma chuva de flores e cantaram-nos o fado; em Cantão teimaram em que o navio deveria içar a bandeira chinesa de cortesia; em Danang, ficámos uma semana retidos pelo mau tempo... e percebemos porque custou tanto a tantos americanos deixarem aquele país...; no estreito de Malaca escondemos valores e dinheiro com receio do assalto de piratas; em Damão, depois de uma noite memorável de confraternização a bordo, com a lorch fundeada no rio Sandalcal, sob um luar indescritível, não contivemos a emoção ao ver partir os nossos anfitriões cantando toda a saudade que lhes ia na alma... De todos estes contactos ficaram o testemunho do grande capital de consideração que Portugal goza no Extremo Oriente, um enorme orgulho no nosso passado, amizades sólidas por onde se passou e com quem se trabalhou e, finalmente, uma indestrutível ligação com a guarnição de lorch “MACAU”.

Em 1998, a lorch veio para Portugal, a fim de participar na EXPO.

Esgotadas as razões que justificaram a classificação do navio como Unidade Auxiliar e deixando de estar ao serviço do Governo de Macau, foi decidido superiormente o seu abate.

A APORVELA, em boa hora manifestou interesse no concurso do navio para treino de mar dos seus associados. Em 1 de Outubro do passado ano procedeu-se à cerimónia de oferta com todo o seu equipamento àquela associação, abrindo-se assim um novo capítulo na sua vida.

Para ela, para a APORVELA e para o velho amigo Zé Inácio, seu novo comandante – boa sorte... e bons ventos!!

Rui M. Sá Leal
CMG



Cerimónia de entrega da Lorch à APORVELA.

Inspeção final do treino avançado NRP "Corte Real" - 98

Conclusão

Cerca de hora e meia antes, uma mensagem que chegara às mãos do Comandante, confidenciava que a Força Naval inimiga havia adoptado um rumo e uma velocidade que nos poria dentro do alcance das suas armas. Reacesa a atenção que o frugal almoço de combate, entretanto devorado, sublinhara, o Comboio navegava sereno.

Na Ponte, nas asas da Ponte e no Centro de Operações, a atenção concentrava-se, sem descurar a escuta submarina, na detecção de alvos aéreos que se esperavam dum sector mas que muito provavelmente surgiriam doutro ou doutros. Estas as Armas que do Porta-Aviões o inimigo lançará.

No Centro de Comunicações, uma notável realização conjunta da Engenharia Electrónica Portuguesa e da Armada que tem sido adoptada em diversas Marinhãs estrangeiras, reduziram-se as emissões ao mínimo devido à implementação de uma Política Rádio mais restricta.

Quando o Radarista acusou a presença duma aeronave suspeita no seu radar de Aviso Aéreo era esta ainda um «imóvel» ponto invisível

aos olhos do Vigia que o tentava identificar nos seus binóculos montados em pedestais e apontados segundo as coordenadas recebidas da Consola das Armas do CO.

O Sistema de Controlo de Tiro adquiriu sem delongas o alvo, o Radar iniciou consistentemente o seguimento automático do alvo e num ápice era declarado pelo Operador, que o sistema se encontrava pronto para disparar Mísseis «Sea Sparrow» e a peça de artilharia de 100 mm sobre o alvo em causa.

Quando um eco mais veloz se destacou do eco que se seguia, confirmou-se a informação do IFF(26) e, completado o processo de classificação, foi o alvo finalmente declarado «Inimigo!».

Sem margem para mais dúvidas o Comandante auto-

rizou o disparo e à voz de «Fogo!» foi «lançado» o nosso primeiro Míssil. De seguida foi simulado o lançamento de «Chaff» do lançador quádruplo de estibordo, cuja missão é estender uma cortina de levíssimas palhetas metálicas que sirvam de engodo passivo ao Míssil que se vem aproximando de nós a uma velocidade próxima de Mach 1 (340 m/s ISO) (27). A Peça de 100 mm e a sofisticadíssima Peça de seis canos de 20 mm do Sistema «Vulcan-Phalanx» (Quatro mil tiros por minuto! (28), resolvidos digitalmente os complexos problemas do Tiro Naval Anti-Aéreo, são apontadas e põem a Artilharia pronta a criar uma barreira activa a média e curta distâncias assim que lhes fôr ordenado. Agora é o Míssil que prende a atenção dos Radaristas que vão assinando não já a distância mas o tempo que falta para o temível impacte.

Como em todas as circunstâncias em que seja possível prever o momento dum impacte ouve-se, a 3 segundos dele, através do ETO e em todo o navio, o aviso de «AGARRA!», três vezes repetido.

Então, todos os membros da guarnição, excepto os poucos envolvidos nesta precisa acção, deverão apoiar-se nas anteparas do navio e aguardar a violência dum ou mais rebentamentos, numa atitude especificamente estudada para os suportar com menores danos físicos ou, alternativamente, a desejada voz de «Dar Volta!» que significará a neutralização «in extremis» da temida ameaça.

E, claro, não será senão um alívio de apenas alguns segundos...

Outro Caça A7P acaba de ser detectado e outros poderão seguir-se. E de facto seguiram-se diversos ataques que permitiram avaliar, a bordo, a performance das equipas envolvidas na defesa Anti-Aérea. Um deles provocou um incêndio na Ponte que, cheia de fumo, teve de ser evacuada para um local, no exterior, donde era possível operar como Ponte de Emergência e manter contacto com o Centro de Operações.

Entretanto, dominado o



Incêndio na ponte.



Seguimento automático dum alvo aéreo.

mento de 500 munições. Fizeram-no em apenas ... seis minutos! Metade do esperado...

Se o relativamente pequeno número de mísseis e o elevadíssimo ritmo de fogo obrigam a uma rigorosíssima gestão de meios, não admira que seja exigentíssima a preparação de todos os seus preciosíssimos operadores, se considerarmos a sofisticação de toda a tecnologia embarcada nos modernos navios de guerra. De facto, o adiestramento do pessoal que vai embarcar nestes compactos «enlatados» da mais densa, diversa e avançada tecnologia de que o país dispõe, começa meses antes de se receber a almejada guia de marcha e leva no mínimo, em simuladores e a bordo, seis meses até poder ser testado a um nível que lhes permita ombrear, após novos e mais aturados treinos de mar, com as melhores Armadas do Mundo. Só quando cada um conhece o seu papel no dinâmico «puzzle» que é um navio em operações, é que se pode esperar uma ajustada interpenetração de funções que permita ultrapassar as falhas humanas do mais competente membro de cada uma das equipas em que se subdivide a grande equipa que tem de ser a guarnição dum qualquer navio de guerra e destes em particular.

Por isso também as comissões nesta classe de navios se prolongam por três anos.

E isso é também um teste psicológico (29) que tem de se ter em consideração, agora que se perdeu a dimensão de Império com que estávamos, há séculos, familiarizados (30).

Porque a Missão pode ser a escolta de um Comboio de Navios entre Portos que, mesmo que todos os navios possam assegurar uma velocidade elevada, podem estar a muitos dias uns dos outros, sendo sempre preciso ter ainda presente contratempos que possam atrasar a marcha ou que até imponham rotas alternativas tão longas como as 4.500 milhas náuticas de Autonomia (31) destes navios.

Quantas vezes, uma imprevisível e muito nossa razão,



Carregamento do sistema Vulcan-Phalanx.

obrigou a uma demorada ausência no mar, assim como, uma inesperada e alheia decisão, determinou uma longínqua concentração de meios navais? Amanhã, como hoje e hoje, como ontem.

É, no entanto, o natural sentimento de solidariedade que o Leão (32) suscita, haja uma desejada Paz ou uma inevitável Guerra, o que torna tão diferente a cultura militar no mar. Reduzindo-nos a nada, pode fazer de quem chegar primeiro ao balde, «Almirante» por um instante, ou, ainda que por um breve momento, o determinante elo numa das muitas cadeias em que o comando se divide.

Porque aqui, sempre e inequivocamente, «estamos todos no mesmo bote!».

Talvez por ser este um sentimento comum a quem anda no mar, que tenha razão um General do nosso Exército que notara, em encontros internacionais, a facilidade de contactos entre marinheiros de todas as patentes e nacionalidades, face aos militares de terra, quaisquer que fossem as suas nacionalidades.

Ainda a brisa da tarde soprava morna quando, completado o exercício, subimos o esplendoroso Tejo e diante de nós, a par da paisagem de Lisboa, outros pensamentos desfilarão.

O Almirante Comandante da Flotilha que embarcado, atentamente seguira, «in loco», o desempenho desta guarnição, poderá estar certo de que a «Corte Real» fará boa figura quando fôr aferida pelos padrões internacionais da Royal Navy.

A sua presença foi um estímulo para a guarnição e é um testemunho da importância

que a operacionalidade assume na nossa Armada. Noutro campo, se a complexidade dum banal navio é feita dum persistente esforço de investigação científica e dum aturado desenvolvimento tecnológico de um estado, nestas fragatas estão presentes vários estados e entre eles, significativamente está, na área da electrónica, Portugal.

Mas em quantos mais campos não poderia a nossa Indústria estar presente?

Como causa ou efeito de um empenhado desenvolvimento dos nossos interesses nos Oceanos - hoje a grande oportunidade do Futuro - que estaticamente estamos a celebrar, com as tecnologias dos outros, olhando ... para trás!

NOTAS:

(26) «Identifier of Friend or Foe», sistema electrónico de senha e contra senha para mútua identificação de unidades aliadas.

(27) International Standard Organization, Mach 1=340 m/s é a velocidade do som mas só ao nível do mar e na Atmosféra Padrão ISO.

(28) Uma muito recente modificação aumentou a cadência do tiro para este valor.

(29) Em relação a um caso que não constituiu excepção temos que, no início da década de 1970, um 1º Ten. já com as condições de promoção poderia ao nono ano após a saída da Escola Naval averbar cerca de cinco anos e meio de embarque dos quais, quatro no ultramar (sem férias), com 9200 horas de navegação dos Açores a Timor e menos de 150 dias de licenças gozadas (apesar dos bónus que as estadias fora da Metrópole - leia-se Portugal europeu - estabeleciam!) pois as férias ainda não eram sequer um direito.

(30) Como se não pode alijar a História, os nossos interesses, independentemente dos que criamos, permanecerão ainda por muito tempo ligados, mesmo que indirectamente, às terras por onde andámos mas que não controlando agora, nos obrigam a um melhor apetrechamento no caso de imperativa intervenção. Em duas ópticas e conscientes das realidades, temos Timor em relação a nós, e a Guiné-Bissau em relação à ... França, em cujo sistema monetário aquela se integrou.

(31) Naturalmente à sua Velocidade Económica que só teoricamente poderá ser mantida durante tão longa derrota.

(32) O mar na giria naval.

(33) Em 1895 Portugal conseguiu defender a sua posição em África graças às inúmeras «ruínas históricas», como argumentavam os seus detractores, que podia exhibir naquele continente, apesar de em 1885, a rigorosa meia distância entre as costas atlântica e índica, terem, Capelo e Ivens, recebido uma mensagem, escrita em português, dum poderoso Soba africano que os pretendia receber por se considerar súbdito do Rei de Portugal e que curiosamente se assinava, em homenagem à falecida soberana, «Muxiré Maria Segunda». Terminados os colonialismos a guerra em África, afinal, continua. Talvez porque aos muitos mais interesses que ficaram por saciar se juntaram novíssimos interesses sem ... rosto.

(34) Ao longo do texto abusou-se intencionalmente das maiúsculas. Agradece-se a compreensão dos leitores.

Sem percebermos que foi o empenhado desenvolvimento dos nossos interesses nos Oceanos - ontem a grande incógnita do Presente - que dinamicamente nos fez avançar, com as nossas tecnologias, olhando ... para a frente!

Enfim. Já em terra, cumprido o Cerimonial, enquanto nos afastávamos deitámos ainda um último olhar...

Aquela Guarnição sabia que tinha cumprido.

Mas se uma andorinha não faz a Primavera, ocorreu-nos, é o mar que faz os Marinheiros e o brio destes que fez, faz e sempre fará a Briosa Armada.

Mesmo que apagadamente tenhamos a infelicidade de não estarmos a ser capazes de criar e/ou desenvolver interesses no mar (33) de que outros se apropriarão pois a presa, mesmo que magra, quanto mais à mão, mais distraída e, sobretudo, mais frágil se torna, naturalmente, a mais apetecível.

E nós, impotentes, para salvar os dedos entregaremos, sem mais, os últimos anéis (34).

Dr. Rui Manuel Ortigão Neves
1TEN REF

De novo o Norte de África

Numa altura em que as viagens para sul sofreram uma paragem de alguns anos, parece-nos oportuno retomar o fio das campanhas no Magreb, interrompidas drasticamente com a expedição a Tânger em 1437.

Devemos lembrar-nos que a presença de Portugal no Norte de África tinha objectivos essencialmente estratégicos que se prendiam com o domínio da entrada do estreito de Gibraltar. Portugal nunca conseguiu sair do espaço confinado de Ceuta e os apoios à cidade sempre tiveram que ser feitos por via marítima. Aliás, se estamos bem lembrados, quando se colocou a questão de continuar em Ceuta, depois do fracasso de Tânger, os grandes opositores da entrega foram os comerciantes de Lisboa, Porto e Algarve. Precisamente aqueles que tiravam vantagens de um comércio rico com o Mediterrâneo ou que tinham grandes interesses no curso dos mares do sul. Ninguém alegou que do Magreb vinham quaisquer mercadorias importantes ou que através de Ceuta se conseguissem outros contactos proveitosos com o interior da África. Também ninguém pretendia alargar os territórios para além de Ceuta, uma vez que esta desempenhava perfeitamente o papel que se pretendia e já custava bem cara aos portugueses. A situação só se alterou quando D. Afonso V subiu ao trono e quando o poder dos Otomanos cresceu no Mediterrâneo, depois da tomada de Constantinopla em 1453. Nessa altura o Papa Calixto III apelou a todos os soberanos cristãos para retomarem a cruzada, mas a resposta foi muito curta. Apenas se conseguiu organizar uma pequena expedição do próprio papado, comandada pelo cardeal Scarampi e tendo como Vice-Almirante João Vasques Farinha. Nela participaram navios do Vaticano, de Aragão e de Portugal que defrontaram e derrotaram os Turcos em Metellino, numa batalha que não teve qualquer importância política e que não alterou em nada o equilíbrio de forças do Mediterrâneo. O rei português preferiu aproveitar os privilégios de cruzada conferidos pela Santa Sé, para se voltar para o Norte de África, e em 1458 avançou com 220 velas para Alcácer Ceguer que conquistou com relativa facilidade a 24 de Outubro. A praça não tinha uma importância por aí além, mas as suas capacidades económicas não eram para desprezar: sabe-se que nela haviam gados, frutos e vinha. Sobretudo, permitia um apoio directo a Ceuta – de que distava cerca de três léguas – aliviando o sufoco em que vivia a sua guarnição e permitindo a formação de uma plataforma alargada, de onde partiriam algaras sobre as terras de mouros. O próprio rei viria a deslocar-se a África por várias vezes, para desenvolver esse tipo de guerra, um pouco à maneira dos tempos da reconquista, quando Portugal ainda não tinha estendido os seus limites até ao Algarve. Em 1463/64 preparou nova armada para atacar Tânger, mas, mais uma vez, teria de desistir da empresa, porque as defesas da cidade não cediam à pressão portuguesa. Aproveitou, no entanto, para efectuar uma campanha militar de



D. Afonso V em Arzila. Tapeçaria de Pastrana.

devastação até ao Rife, mas a ousadia sair-lhe-ia cara e quase perderia a vida na serra de Benacofu, perto de Tetuão. A sua ideia parece simples: se conseguisse conquistar Tânger, ficaria senhor de um vasto território constituído pela ponta norte do Magreb, entre Ceuta e o Cabo Espartel. Uma posição assim alargada tinha muito mais consistência económica e poderia defender-se muito melhor do que a simples praça de Ceuta, que tinha de viver dos abastecimentos que lhe chegavam de Portugal pelo mar. Tânger era assim o garante de uma posição sólida no Norte de África.

Entretanto a situação política em Marrocos degradava-se de dia para dia e isso não escapava à observação dos portugueses que recolhiam preciosas informações de todas as formas que podiam. Dominava um ambiente de anarquia, com disputas locais que acabaram por conduzir à morte do último sultão merínida, Abdal-Haqq, em 1465. Mulei Xequé, o senhor de Arzila, era um dos que tinha ambições de tomar o poder e foi precisamente quando este se encontrava fora da cidade, a cercar Fez, que Afonso V desembarcou e conquistou a cidade, subjugando os seus habitantes porta a porta e aprisionando o filho e duas mulheres do soberano. A praça fica um pouco a sul do Cabo Espartel e não apresenta grandes facilidades para um desembarque militar. Logo aí perderam a vida cerca de 200 portugueses, mas o cerco foi conseguido e, a poder de fogo, a praça acabou por ceder à entrada dos atacantes. Esta conquista foi decisiva, porque Tânger ficou isolada e teve de ser abandonada aos portugueses, mas o mais importante foi o facto de que isto coincide com a tomada de poder em Fez por parte de Mulei Xequé, que prefere negociar a paz com Afonso V. De facto, ele precisava dessa paz para se consolidar como sultão de Fez e os portugueses precisavam dela para desenvolver um trato comercial que lhes fornecia os produtos necessários para trocarem com o ouro da Guiné. Os comerciantes negros da África Ocidental, que agora contactavam com os nossos navios, sempre tinham negociado com o Magreb e estavam habituados a receber os lambeis (panos de algodão) e os objectos de cobre que aí eram produzidos. A situação que Afonso V conseguira em Marrocos foi extraordinariamente útil a Portugal, mas a sua estabilidade era precária e continuava a exigir um grande esforço militar. Voltaremos a falar no assunto mais à frente.



Um Marinheiro de exceção

Em 1938, Eric Tabarly, com sete anos de idade, apaixonou-se por uma embarcação de recreio que seus pais adquiriram. Construída no fim do século passado, desenhada por um famoso arquitecto naval escocês, tinha sido crismada de *Pen Duick*, o nome de um pássaro que, em bretão, quer dizer abelharuco de cabeça negra.

A família Tabarly pouco tempo se aproveitou desta sua aquisição. A Segunda Grande Guerra estala no ano seguinte e o *Pen Duick*, vai ficar imobilizado durante anos o que, sabemos bem, não lhe dará muita saúde. E só não foi desmantelado por mero acaso.

De facto, no local em que se encontrava fundeado, os ocupantes alemães, que andavam à procura de chumbo, perguntaram a quem por ele velava, de que material era constituído o patilhão. A resposta foi “julgo que é ferro”. É esta mentira providencial, salvou a vida daquela emblemática embarcação.

Terminada a Guerra, os Tabarly não tinham condições para efectuar as custosas reparações que a embarcação necessitava, após tão longa imobilização. A partir de 1947, a família pensa vender o *Pen Duick*, contra vontade de Eric que decide alistar-se na aeronáutica para conseguir os fundos

indispensáveis para efectuar os fabricos. Perante tal atitude o pai oferece-lhe a embarcação. Eric obtém o brevet mas, tendo possibilidades de entrar para a Escola Naval, tenta, e é bem sucedido. Não é um aluno brilhante mas, no campo desportivo é o melhor. Leva o *Pen Duick* para a Escola Naval, veleja sempre que pode. Entusiasma os seus companheiros na prática da vela.

O seu mérito é reconhecido ao ponto de o salvar de um chumbo certo. Após a Escola Naval, embarca no *Jeanne d'Arc*. Nas viagens de instrução deste navio-escola, era tradição pôr na água uma galera, meter-lhe dentro dez cadetes e fazê-la navegar, pelos seus próprios meios, para o próximo porto, quando o navio se encontrava a 100 milhas de distância.

A galera com os seus três mastros e 10 metros de comprimento, estava dotada com uma agulha de marear, a carta da zona, um sextante, um cronómetro e as indispensáveis tábuas náuticas. Os jovens elementos da guarnição tinham de desenrascar-se. Em viagens anteriores, aconteceu, por vezes, que a galera chegava ao porto quando a *Jeanne* já estava prestes a largar e os cadetes perdiam assim a oportunidade de uma agradável estadia em terra. Nesta viagem, a primeira tripulação foi chefiada por Tabarly. Resultado, a galera chegou ao porto com poucas horas de atraso em relação ao navio escola. Eric, nas suas memórias, atribui o sucesso aos alisados que sopravam na região.

A realidade foi porém outra e resultou, certamente, da extraordinária sensibilidade que Tabarly já evidenciava para a navegação à vela. No regresso da viagem, Eric e o seu *Pen Duick* não param. Participam em muitas regatas. Mas em 1964 decide entrar na Ostar, uma regata em solitário entre Plymouth e Newport, Rhode Island, nos EUA, organizada pelo jornal inglês *Observer* e cuja edição de 1960 tinha sido ganha pelo famoso Francis Chichester, que a Rainha de Inglaterra tinha feito Sir.

Para esta regata a sua embarcação não é adequada e assim surge o *Pen Duick II*.

O *Pen Duick II* é construído em contraplacado, tem a armação em ketch, o que divide a superfície vélica e facilita a manobra por uma só pessoa. Foi-lhe colocada uma mesa



Eric Tabarly – Capitão-de-mar-e-guerra da Marinha Francesa. (Fotografia da Marinha de Guerra Francesa).

das cartas que se mantém horizontal independentemente da inclinação do barco. É uma novidade. Aliás Tabarly também irá ter, ao longo da sua vida um papel importante na inovação das embarcações de competição. Dispõe de leme automático. Para poder fazer leme do interior é instalada uma cúpula em plexiglass, uma reminiscência da Aviação Naval. Tem rádio, mas para Eric é melhor não o ter. Consome muita energia e quando avaria cria inquietações.

Entre os concorrentes desta Ostar encontram-se os cinco que participaram na edição de 1960. Chichester é, portanto, um deles. No dia 23 de Maio é dado o tiro da largada. Lá vão eles.

Ao fim de três dias o leme automático avaria. Não pode haver pior catástrofe para um solitário. Pensa desistir. Experimenta amarrar o leme e para seu espanto o rumo mantém-se. “Jamais poderia supor que a arquitectura naval pudesse alcançar tão maravilhosa descoberta”, reflecte Eric.

Nesta situação não pode dormir mais do que hora e meia de cada vez. Para o acordar usa um grande despertador de cozinha cromado, que a humidade do mar enche de ferrugem.

As coisas não correm bem. O fio do odómetro parte e o nosso Eric substituiu-o por um sobressalente, que também acaba por se perder. A navegação complica-se. O



Um artista açoreano prestou homenagem a Eric Tabarly, gravando o seu retrato num “scramshow”. (Fotografia cedida pelo Café Sport).

sextante nem sempre se pode utilizar pois, numa pequena embarcação com mar agitado, não se consegue o horizonte. Aliás o sextante será sempre para Tabarly um instrumento imprescindível, porque este marinheiro, de ideias fixas, nunca pactuará com os sistemas de navegação por satélite.

Mas ainda há mais. No dia 6 de Junho o despertador não o acorda. Que se passa? Avariou!. Está irrecuperável.

É o terceiro instrumento que o abandona. Continua a regata em condições que seriam, para outros, humanamente impossíveis. Todavia, Eric, para além da sua complexão robusta, tem uma força e uma determinação que move montanhas. As condições no interior do *Pen Duick II* também não são boas. Faz frio e há muita humidade, o que é altamente desconfortável para quem tem poucos momentos de descanso que têm de ser bem aproveitados. Acende o fogão a carvão e o ambiente melhora ligeiramente.

Na noite do dia 10, Eric apercebe-se que tem um problema no galo do mastro grande. A avaria é no moitão de uma das adriças. Há que reparar a avaria, o que ele faz na manhã seguinte. Eric iça o material e a ferramenta que vai utilizar. Depois trepa pelo mastro. São 13 metros. Quando chega aos 10 metros o balanço é tal que sente o perigo de ser catapultado. Desce. Mete o barco de capa. Faz segunda ascensão.

Desta vez chega ao topo. Repara a avaria. Está satisfeito. Mas, quando, cá de baixo, contempla a obra, constata que duas das adriças ficaram enrascadas. Bolas! E lá vai ele, novamente, mastro acima... Quatro horas demorou este arriscado número de funambulismo.

Navegar em solitário, especialmente em competição, não é tarefa fácil. Os exemplos não faltam. É o vento que enfurece, o mar que encapela, a avaria que surge e não há ninguém que ajude. Mas há pior: o isolamento, especialmente quando não há rádio ou, como acontece com Tabarly que prefere não o utilizar.

De facto nesta regata só uma única vez Eric ensaia entrar em comunicação mas, como a ligação está demorada, desiste. Isolado no mar imenso, sem qualquer informação respeitante aos outros concorrentes, não pode haver descanso. A regra é sempre a mesma: exigir o máximo do barco e de si próprio.

Tabarly chega em primeiro lugar. Chicester em segundo. Quando se encontram, este último felicita o vencedor: "É uma honra ter sido batido por um marinheiro como você". Eric Tabarly viria a receber o troféu desta regata das mãos de uma figura histórica: Lord Montbatten.

Com esta vitória Tabarly consagra-se um

grande campeão. Mas, mais do que isso, dá um enorme empurrão aos desportos náuticos em França. No seu país, aumenta o número de praticantes, adquirem-se iates e barcos de regata, constroem-se marinhas. O desporto da vela já não é um privilégio exclusivo dos ingleses. O Presidente da República entrega a Tabarly a Legião de Honra com o grau de oficial. Jacques Chirac, a título póstumo, irá elevar esta condecoração ao grau de comandante.

Entretanto, Eric é requisitado pelo Ministério da Juventude e dos Desportos. Agora pode dedicar-se inteiramente ao seu desporto favorito. As despesas com a construção dos barcos e a sua manutenção foram sempre o seu calcanhar de Aquiles. O apelo aos "sponsors" ainda não é praticado. A publicação de livros é uma solução. Eric



Eric Tabarly, a bordo do N.R.P. "Comandante Roberto Ivens", em Junho de 1978, na companhia do pintor Roger Chapelet, do autor e do Comandante do navio, capitão-de-fragata José Manuel Mendes Rebelo. (Foto cedida pelo autor).

irá usar este recurso numerosas vezes. A sua primeira obra, *Victória em solitário*, é um sucesso.

Tabarly teve, ao longo da sua vida, uma frenética actividade de velejador de competição. Andar no mar, para este destemido marinheiro era mesmo uma obstinação. Por esses infintos oceanos percorreu o equivalente a mais de 16 voltas à Terra. Quase o mesmo que ir e regressar da Lua. Por isso não podemos acompanhá-lo, tanto mais, que o espaço que dispomos é restrito. Corremos portanto o risco de mostrar ao leitor um retrato desfocado.

Eric teve sempre um carinho especial pelo nome de *Pen Duick* e assim foi crismando todas as suas embarcações, só lhe mudando o número de ordem. Cada uma delas era concebida para o tipo de regata em que ia participar.

Desenhos diferentes que iam surgindo com inovações. O casco em poliéster, o trimaran, balastos constituídos por tanques de água para compensar a inclinação do barco e até o uso de urânio empobrecido no patilhão, dado ao facto deste metal ter uma densidade muito superior ao chumbo. Aliás esta solução, usada no *Pen Duick VI*, o último da série, iria desclassificá-lo pelo júri depois de uma regata Whitbread à volta do

mundo. O prestígio de Tabarly não cessa de aumentar. O Presidente da República convida-o para almoçar, mas nessa data precisa o seu *Pen Duick III* vai ser posto a flutuar. Por uma questão de altura de maré, a operação tem de ser feita mesmo naquele preciso dia. Declina o convite. Na Marinha comenta-se: Como é que um simples tenente recusa um convite irrecusável?

Todavia, pouco tempo depois, o general De Gaulle envia-lhe uma carta, escrita pelo seu próprio punho, que reza assim: "Monsieur, espero que desta vez a maré permita que possa participar no almoço previsto para o dia 20 de Outubro". São assim os grandes homens.

Em Junho de 1978, tive a oportunidade de conhecer Eric Tabarly, em Brest, a bordo da fragata *Robert Ivens*. Era comandante deste navio o então capitão de fragata José Mendes Rebelo. Apercebi-me que Tabarly não era grande conversador, como aliás é comum dizer-se. Mas talvez a falta fosse minha, porque não era esta a sua opinião. De facto, ele escreveu a seu respeito: "é costume atribuírem-me a reputação inexacta de ser um urso, um taciturno, uma catástrofe mediática, mas isso dizem os que mal me conhecem. Sem ser um grande "bavard", eu não sou um silencioso. Gosto de falar e sempre que o assunto me interessa participo. Mas se a conversa entra em assuntos que me são indiferentes, então evado-me mentalmente, calo-

me e por vezes chego a dormir".

Todavia, o falar pouco é atestado pelos seus companheiros de vela, que dizem que ele preferia fazer a mandar fazer. No mar, Tabarly nada tinha de teórico, mas sim um sentido prático excepcional que lhe permitia efectuar a manobra mais adequada no tempo certo ou improvisando, com os limitados recursos de bordo, a reparação de uma avaria inesperada.

O tempo vai passando e a epopeia dos *Pen Duick* termina no fim dos anos 70. Razão: a vela de alta competição deixa de se poder fazer com os recursos financeiros individuais, como até então acontecia e de que Tabarly é um exemplo.

As embarcações, desenhadas por famosos arquitectos navais, são construídas recorrendo à alta tecnologia e utilizam materiais mais leves e mais resistentes que os tradicionais, mas que são imensamente dispendiosos. Uma embarcação pode custar mais de um milhão de contos. Assim as despesas com a construção e manutenção destes "galgos do mar", só podem ser suportadas por firmas milionárias, que vão receber a contrapartida na publicidade dos produtos que fabricam, feita nos cascos, nas velas e nos descomunais spinakers.

O barco à vela cada vez se afasta mais

das suas formas clássicas, sacrificando tudo para aumentar ao máximo a sua velocidade. Todavia, esta ânsia pela velocidade paga, por vezes, elevadas taxas. De facto, as estruturas são concebidas com margens mínimas de segurança, que são frequentemente ultrapassadas quando, em competição, os operadores, para chegarem primeiro, não hesitam em largar pano desmedidamente, pondo em causa a integridade da embarcação e das próprias vidas dos tripulantes.

E tal também acontece porque - quando não há perda de vidas a lamentar - quem paga a factura é o "sponsor".

Nesta nova fase, Tabarly continua a ganhar regatas, bate records, como a travessia do Atlântico, no *Paul Ricard*, um trimaran a hidrofoiles, mas também tem desaires. Volta-se mais de uma vez, como aconteceu na regata La Baule-Dakar, tendo por único companheiro o seu irmão Patrick, a bordo do *Côte d'or II* que, actualmente, é propriedade de um português.

Tabarly era um homem de firmes convicções. Já vimos que era contra as comunicações rádio assim como se opunha aos modernos métodos de navegação por satélite. No aspecto de segurança a bordo era intransigente: nada de colete de salvação nem de arnês. Disse-o variadíssimas vezes. Nas suas *Memoires du large*, é bem claro: "A bordo das minhas embarcações eu não imponho nada porque para impor aos outros é necessário dar o exemplo. Ora eu oponho-me ao uso do arnês. O meu raciocínio é simples: prefiro desaparecer em alguns minutos, por mais desagradáveis que eles sejam, a impedir constantemente a minha vida a bordo com esses [incómodos] cintos." Mal sabia Eric o que ia acontecer-lhe um ano depois.

Em 1985, com a patente de capitão de fragata Eric passa à reserva. Três anos depois a Marinha concede-lhe os galões de capitão de mar e guerra.

Tabarly, em especial, nos últimos anos interessa-se pelas causas justas. Insurge-se violentamente quando o governo quer fechar o Museu de Marinha, para instalar no palácio Chaillot um outro museu. São dele as seguintes palavras: "Os Franceses têm necessidade de uma educação marítima para compreenderem a importância estratégica e económica do mar.

Um dos raros instrumentos pedagógicos que temos é justamente o magnífico Museu de Marinha, um dos mais belos que conheço no mundo, para não dizer o mais belo, e do qual a França tem o maior orgulho...Temos de nos mobilizar". Sábias palavras. A mudança acabou por ser abandonada, mas não pelos argumentos apontados por Tabarly. A razão foi outra: a despesa



Eric Tabarly, numa das suas passagens pela Horta, à porta do Café Sport, na companhia do seu proprietário, o famoso Peter. (Fotografia cedida pelo Café Sport).

com a construção de um novo museu de marinha era muito elevada para as finanças públicas. Lutou também pela construção duma réplica do cinco mastros *France*, que foi o orgulho dos "cap-horniers" e que daria ao país o grande veleiro que não tem e que merece.

De 22 a 24 de Maio de 1998, Tabarly festeja entre os amigos o centenário do *Pen Duick*, o seu primeiro barco. É a última boa notícia a seu respeito. Depois...

Depois, na fatídica noite de 12 para 13 de Junho de 1998, Eric navegava no seu primeiro *Pen Duick* dirigindo-se para Fairlie, na Escócia, onde ia participar numa homenagem a William Fife III. Este arquitecto naval, que viveu entre 1857 e 1944, foi autor dos planos de mais de 800 barcos de recreio, entre os quais se incluem aquele em que Eric navegava e alguns outros que conseguiram resistir ao desgaste do tempo e que iriam estar presentes em Fairlie.

Soubemos que existia em Portugal uma embarcação desenhada por Fife. Contactamos o seu proprietário, o Dr. Sebastião Brito e Abreu. Trata-se do *Finola* que pertence à classe 8 metros internacional. Todavia, este desportista náutico, informou-me que no nosso país existem mais duas embarcações da mesma classe e do mesmo arquitecto. E, mais, que D. Carlos ofereceu à rainha D. Amélia, por ocasião do seu quadragésimo aniversário, o *Maris Stella*, uma embarcação que também teve os planos assinados por Fife.

Na viagem para a Escócia, Eric levava a bordo António e Cândida Costa, companheiros com quem fazia ski em Chamonix, Jacques-André Rebec, oficial reformado da Marinha Francesa e o fotógrafo Erwan Quiméré, que nos deixou belas imagens de Tabarly.

O vento tinha refrescado e Tabarly decide substituir a grande, que já se encontrava risada, por uma vela de tempo. Inesperadamente, a carangueja bate-lhe no peito com força, o que o faz desequilibrar e o atira ao mar. Passavam 15 minutos da meia noite. Os seus companheiros lançam-lhe

uma bóia de salvação, mas não sabem se ele conseguiu apanhá-la. Ainda ouvem gritos de aflição. Disparam dois very lights. Pelo VHF portátil, pedem socorro no canal 16, não obtêm resposta e entretanto a bateria esgota-se. Já dissemos como Eric era avesso ao uso de rádio ajudas, por isso não admira que tal aconteça. Os tripulantes põem a embarcação de capa. Arriam as velas. Compreendemos como desesperante teria sido a situação, dado que dos quatro tripulantes, só o fotógrafo Quiméré tem experiência de vela. Lançam o motor que foi montado apenas para ser usado nas manobras de atra-

ção nos portos. A sua fraca potência não permite desenvolver a velocidade capaz de alcançar o local onde se deu o naufrágio, dado que é grande o abatimento da embarcação, devido ao vento rijo que sopra. Mas admitindo que o conseguiram, sabemos bem como é difícil encontrar um naufrago, mesmo com luz do dia, quando o mar está agitado. De noite, não foi mais do que uma busca em vão.

Ao nascer do Sol a tripulação do iate australiano *Longobarda* descobre o *Pen Duick*, a 30 milhas da costa do País de Gales. Dá o alarme. Guarda costas ingleses iniciam a busca, depois reforçada por um helicóptero da RAF. A pesquisa termina quando já não há quaisquer esperanças de encontrar o naufrago. Com a água do mar a pouco mais de 10º ninguém resiste mais de poucas horas, mesmo que seja o atleta que Tabarly era.

Ironia do destino. Eric que fez centenas de milhar de milhas, pelos oceanos do Globo, muitas delas em solitário, tantas vezes desafiado por situações difíceis, em condições de extremo cansaço, sem ter ninguém que lhe pudesse valer em caso de acidente, vai desaparecer quando viajava praticamente em passeio.

No dia 21 de Junho, ao largo de Brest, a Marinha Nacional e o mundo ligado à vela prestaram homenagem a Eric Tabarly. Da fragata *De Grasse*, onde estava embarcado o Presidente da República, foi lançada uma coroa de flores e feita uma salva de cinco tiros. Nas proximidades, centenas de embarcações de recreio tripuladas por companheiros e admiradores, disseram adeus àquele que foi, sem sombra de dúvida, um marinheiro de excepção. Um marinheiro que teve o privilégio de desaparecer no mar, esse mar imenso que foi o seu mundo e que ele amou como ninguém. 

A. Estácio dos Reis
CMG REF

NOTAS:

Este artigo é o resumo de uma comunicação do autor proferida na Academia de Marinha.

Um Forum de estudantes na Escola Naval

Em debate, Vasco da Gama, os Oceanos e o Futuro

De 23 a 27 de Novembro teve lugar na Escola Naval um Colóquio que evocou, mas não só, o Homem que, este ano, todo o mundo, de uma ou outra maneira, celebrou.

Pedir que se olhasse para a sua época de modo a ajudar-nos a entender os pressupostos conjunturais e sobretudo do pessoais que levaram um tão pequeno, ameaçado, pobre e periférico povo a concretizar uma tão desmedida Viagem, com o sucesso e as consequências que, quinhentos anos depois, ninguém pode ignorar, era por si já um grande repto.

Porém, desde o início do projecto se entendeu que a importância que os Oceanos vão de novo assumindo, deveria fazer alargar o âmbito do colóquio para lá duma mera perspectiva sócio-histórica.

De facto, conhecemos demasiado mal o papel, nos fenómenos que nos afligem, da massa líquida que cobre mais de dois terços do nosso planeta e, nela, os bens que ameaçamos exterminar ou de que não tiramos o devido partido ou de que só por um concertado esforço de Investigação Científica e de Desenvolvimento Tecnológico poderemos vir a retirar novo e sustentável proveito.

E porque no mundo terão de conviver muitos interesses que colidem entre si e com a consciência de que caminhamos para uma globalização que se não for eticamente construída será a sua negação, importou-nos que todos os passos no sentido do Futuro fossem pensados de forma Estratégica.

Se o uso dos Oceanos como MEIO DE COMUNICAÇÃO é a forma mais evidente deste Processo de Globalização, a verdade é que como tradicional FONTE DE RECURSOS, se requer uma radical mudança de atitude a par da busca de novas e insuspeitadas oportunidades que numa visão alarga-



Presidente da República assina o Livro de Honra da E.N.

da possam contribuir para os mais diversos e, hoje, imperativos EQUILÍBRIOS PLANETÁRIOS.

Assim, se construiu uma matriz de três ÁREAS DE REFLEXÃO por três Perspectivas que permitisse a participação de Estudantes do Ensino Superior das mais diversas áreas do conhecimento.

A adesão de S. Ex^a o PR permitiu a constituição duma notável Comissão de Honra. Dum cartaz, dum desdobrável, dum autocolante, duma página na Internet, dos apoios e do grande esforço desenvolvido, resultou um encontro multidisciplinar de jovens que aceitaram expôr as suas reflexões, à volta do vasto e ambicioso tema.

Registámos, assim, a presença de 89 autores, em nome individual ou em equipa, das 46 comunicações que inequivocamente cobriram a matriz proposta.

Por ordem alfabética temos com 1 comunicação e 3 estudantes (1/3), as Academias da Força Aérea e Militar (2/4).

A Escola Superior da Polícia (5/16), incluindo jovens da CPLP, o Instituto Politécnico de Viseu (1/2) e as Universidades dos Açores (1/1), do Algarve (4/8), de Aveiro (1/2), de Coimbra (1/3), de Lisboa (10/12),

de Macau, (1/2 da RPC), da Madeira (1/1), da Nova (2/4) e a do Porto (7/12) foram as Instituições com estudantes que apresentaram trabalhos.

À Escola Naval (9/21) coube a maior participação. Nela, como ponto de partida, o ciclo da água, depois, os estudos sobre o mar e a evolução, até hoje, de algumas ciências e tecnologias e suas perspectivas futuras, o uso e o aperfeiçoamento de meios tecnologicamente avançados e novas formas de intervenção naval.

Sem comunicação, vieram mais 8 raparigas e 44 rapazes das instituições já citadas e da Náutica, do ISEL, do Técnico e das Universidades Católica, Internacional e Lusófona.

Assim, 141 estudantes e 12 professores encheram as salas das Sessões de Apresentação e das Mesas Redondas.

Aquelas implicaram uma delicada distribuição das comunicações, por temas, ao longo das 16 sessões e, nelas, um encadeamento, tão lógico quanto possível, de modo a suscitar o inerente debate e as desejáveis sinergias interdisciplinares.

Dum modo muitíssimo geral foram trazidas à colação a geologia e a biologia marinhas, as incidências nas farmacologias, na poluição por metais, no ambiente e o direito do mar, a estratégia e as novas relações internacionais, as ciências náuticas, a construção naval e tecnologias de ponta sublinhadas pela investigação histórica.

O uso de transparências, diapositivos, multimédia, vídeo e até dramatização pelo rigor, ritmo e ilustração impressionou vivamente estudantes, professores e presidentes das Sessões.

Estes, personalidades da mais alta competência na área abordada, como home-



Mesa da Presidência na sessão solene de encerramento do Colóquio

nagem ao trabalho dos autores, proporcionaram interessantíssimos entrosamentos e estimulantes achegas que a qualidade dos trabalhos e das intervenções gerava.

Compreendendo-se que a vastidão dos temas não poderia, pela sua especialização, ficar exaustivamente coberta, o projecto incluiu quatro Mesas Redondas.

Para tal reuniram-se vinte e quatro individualidades do mais alto gabarito que foram, em torno de VASCO DA GAMA, historiadores, e das três ÁREAS DE REFLEXÃO, especialistas confrontados com a sua praxis. Abreviadamente apresentados os seus densos Curricula, iniciaram-se os trabalhos, cabendo a um deles, numa perspectiva estratégica, o comentário final.

Isto permitiu dar uma visão multidisciplinar dos inúmeros problemas, mas também das potencialidades, oportunidades e mesmo desafios em aberto em Portugal, na EU e no Mundo que, a montante e a jusante, os Oceanos e a nossa geografia suscitam nas actividades primária, secundária e terciária, ligados ao mar, à superfície, (pesca, transportes, portos e estaleiros), e acima dela e desde as orlas costeiras aos mares territoriais e nas zonas económicas exclusivas até ao fundo, à face e abaixo das plataformas continentais e nas fossas abissais de todo o globo, no que respeita aos inúmeros recursos e desejáveis equilíbrios.

O eco dos debates que se seguiram às exposições dispensam-nos comentários que seriam incompletos e seguramente empobrecedores. Unânime, valha a verdade, a desoladora convicção da falta de empenhamento dos diversos agentes nacionais (1).

Prolongamentos de mais de uma hora, a entrar pelo jantar, dizendo do impacte destes encontros de gerações.

Um oficial do EMA abordou o esforço da Marinha no Serviço Público, desde a fiscalização ao apoio à diplomacia e, ao longo de três tardes e a par da Lisnave e do Oceanário que, claro, monopolizou muitos partici-

pantes, estes puderam, em visitas guiadas, penetrar nos bastidores da conservação do património histórico e cultural (Aquário, Arquivo, Museu e Fragata D. Fernando II), da investigação científica que, no mar e na orla costeira, se desenvolve nas vertentes da oceanografia e da hidrografia (Aquário, Lancha Oceanográfica «Auriga» e Instituto Hidrográfico) e ainda das Tecnologias que a Armada manipula, das mais diversas e avançadas de que o país dispõe («Corte Real», CITAN, «Albacora», Instituto Hidrográfico e Arsenal do Alfeite).

Uma Exposição sobre «O Primeiro Contacto Português com o Índico» (2) e outra sobre «Vasco da Gama» (3) prepararam a solene homenagem prestada nos Jerónimos, na cativante presença do descendente (4) do ilustre navegador que, em Cascais, foi efusivamente cumprimentado.

Balizada pela Abertura, presidida pelo MDN e com intervenções da Academia da Marinha (5), seguida duma palestra sobre «O Avanço Tecnológico do Armamento Português na Conquista do Índico», ilustrada com um disparo de arcabuz, e o Encerramento do Colóquio/Abertura do Ano Lectivo (PR/CEMA, Cte da Escola Naval, Sociedade de Geografia (6) e Presidente da Comissão Executiva (7) em que se procedeu à entrega, segundo a avaliação da especializadíssima Comissão Científica, dos prémios instituídos pela Marinha (ÁREAS/240 contos) e CGD, AIP e IDN (Perspectivas/200c) no âmbito da matriz e que a FLAD coroou com um significativo 1º prémio (1500c).

Na distribuição das menções especiais (9), diplomas, medalhas (8) e ofertas da EU/DG-VII (CD «Mar Compartilhado») aos participantes, da CMIO («Relatório») às Comunicações e da Marinha às Menções e Prémios («Lusíadas») e às Faculdades (Placas) os participantes evocaram com particular ênfase a importância, para si, do muito que aprenderam e com fascínio, entre



CALM Silva Santos, Comandante da E.N., na sua alocução.

outras, a simulação e treino no CITAN, a exiguidade dum submarino e a rigorosa revisão de outro, o activado CO (9) duma fragata e outra em doca seca, as modernas peças e as antigas coronadas, os navios em construção ou reparação, os antigos uniformes e modelos dos navios, os fólios da velha cartografia e a novíssima carta electrónica.

Aos patrocínios do Banco Efisa, da INAPA e da Fundação Calouste Gulbenkian se deve a publicação do Programa e, em breve, a das Actas.

O Comandante da Escola Naval, CALM Silva Santos, a quem muito se fica a dever, já publicamente admitiu a realização bialdestes colóquios.

As vozes ouvidas (10), os acordes escutados (11), as palavras declamadas (12) e o sabor da aventura (13) encerraram, desanuviando, cada jornada de trabalhos como um baile informal (14) fechou pelas 04.30 horas de Sábado uma semana que os jovens estudantes dificilmente esquecerão. 

Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves
1TEN REF

NOTAS:

- (1) O Dia Nacional do Mar (16 de Novembro), instituído em Fevereiro pp a bordo da «Vasco da Gama» foi esquecido. No Colóquio o Dia Nacional da Ciência (24 Novembro) foi assinalado.
- (2) Exposição; Dr. Rainer Daehnhardt.
- (3) Comissão Nacional para os Descobrimentos.
- (4) Dom Vasco Xavier Teles da Gama.
- (5) CALM Rogério d'Oliveira e CMG Dr. Eduardo Serra Brandão.
- (6) ALM António de Sousa Leitão e Eng. José Carlos Gonçalves Viana.
- (7) O nosso colaborador, 1º TEN Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves e Secretário Geral, Secretariado e Pelouros (16 Membros).
- (8) Da autoria do Sr. CMG Raul de Sousa Machado.
- (9) Centro de Operações
- (10) Tuna Feminina do IST e Coral Alentejano da U. Évora.
- (11) Banda e Coro da Armada.
- (12) Companhia de Teatro de Almada.
- (13) Noites nas Docas.
- (14) Animado pelo Conjunto dos Cadetes da Escola Naval.



Presidente da República entrega o 1º Prémio "Fundação Luso Americana para o Desenvolvimento", "ex-aequo" a Rui Godinho (Univ. Lisboa), Roberto Lemos (Univ. Porto) e Armando Lucrécio (Escola Naval).

Seminário

As 2^{as} Jornadas de Tecnologias de Informação da Marinha

Há dois anos atrás surgiu a ideia de lançar uma iniciativa de grande envergadura que congregasse organismos e pessoas interessadas na problemática das Tecnologias de Informação na Marinha. Apareceram assim as 1^{as} Jornadas de Tecnologias de Informação da Marinha, promovidas pela DAMAG, que se vieram a afirmar como uma importante iniciativa de âmbito técnico e cultural.

Na sequência do que foi feito e do sucesso alcançado com as 1^{as} Jornadas, a DAMAG levou a efeito as 2^{as} Jornadas de Tecnologias de Informação que decorreram nos dias 18 e 19 de Novembro no auditório da Academia de Marinha, com o tema “Os Sistemas de Informação como Factor de Mudança para o Século XXI”.

Esta iniciativa contou com a apresentação de 14 comunicações, estando 6 a cargo de conferencistas da Marinha e 8 a cargo de conferencistas convidados fora do âmbito da Marinha.

A Sessão de abertura destas 2^{as} Jornadas de Tecnologias de Informação da Marinha foi presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, ALM Vieira Matias e contou com a presença de muitos oficiais gerais e outros oficiais e convidados, que encheram por completo o auditório da Academia de Marinha.

Abriu as Jornadas, o CALM Ribeiro Ferreira que saudou a presença do ALM Chefe do Estado-Maior da Armada manifestando o regozijo pelo facto de presidir a esta sessão, o que não só conferiu às Jornadas maior relevo, mas também por constituir forte incentivo para a DAMAG e toda a “comunidade de informação” da Marinha, se empenharem com determinação na prossecução do propósito estabelecido na última Directiva de Política Naval, no sentido de proporcionar aos diversos níveis de Gestão da Marinha a informação fiável e oportuna, afim de assegurar as condições necessárias para garantir a consecução eficaz e eficiente dos objectivos nas diversas áreas funcionais.

Ainda no âmbito da sessão de abertura, o Professor Luís Amaral, da Universidade do Minho, apresentou uma comunicação subordinada ao tema “Estratégia nas Tecnologias e Sistemas de Informação”.

O conferencista salientou a necessidade da articulação das estratégias para as tecnologias e sistemas de informação com as restantes estratégias organizacionais. Contudo, as expectativas que hoje se tem sobre a flexibilidade e versatilidade dos sistemas de informação e correspondentes infra-estruturas tecnológicas, são de certa forma incompatíveis com a própria definição e articulação de todas essas estratégias.

Foi assim apresentado um novo modo de encadear as diferentes estratégias mais adequado às características desejáveis para o sistema de informação de hoje e do futuro.



Mesa da Presidência na sessão de abertura.

O PRIMEIRO DIA DE TRABALHOS

Seguiu-se a intervenção de Peter Arts, Information Systems Manager da NAMSA, que apresentou uma comunicação intitulada “Planning for and implementing a large integrated information system”.

Nos últimos anos as organizações desenvolviam as suas próprias aplicações, situação que veio alterar-se quando o mercado passou a colocar à disposição de cada organização e de acordo com as suas necessidades, aplicações “comerciais” – COTS (Commercial – of – the – Shelf). Recentemente a NAMSA optou por uma solução deste tipo baseada em SAP R/3.

A comunicação seguinte coube à Dra Elsa Farto, consultora de Sistemas de Informação da Caixa Geral Depósitos, que apresentou uma exposição sobre “As Normas de Qualidade na Gestão de Projectos Informáticos”.

As Unidades Económicas para sobreviverem e fazerem face aos desafios da economia global dependem cada vez mais de sistemas de informação fiáveis e flexíveis, baseados, planeados, arquitectados e explorados em tecnologias de informação, instaladas e exploradas como produtos resultantes de projectos informáticos. Assim sendo, o sucesso dos projectos informáticos é visto hoje como uma estratégia determinante para o posicionamento das empresas nos mercados, na perspectiva de oferecer produtos informáticos de qualidade por quem os oferece e por quem os consome. Um melhor conhecimento sobre o “Corpo de Conhecimentos na Gestão de Projectos Informáticos” e uma maior consciencialização sobre as Normas de Qualidade a aplicar nessas áreas, vão permitir uma melhor eficácia e eficiência na Gestão de Projectos Informáticos e contribuir para o sucesso do produto final, quando associado a instrumentos importantes como o Plano do Projecto, o Plano da Qualidade e o Plano da Gestão da Configuração, entre outros.

O CTEN EMQ Bigotte de Almeida, que desde 1994 tem desempenhado funções de Chefe da Secção de Sistemas de Informação da DAMAG, apresentou uma comunicação sobre a “Integração de Sistemas de Informação – Mitos e Realidades”.

Foram apresentadas algumas ideias dominantes sobre este problema baseadas na experiência da DAMAG de acordo com a realidade da Marinha.

A terminar, o CTEN Bigotte de Almeida apresentou um conjunto de propostas de acção que se julga poderem contribuir para melhorar a forma de utilização das tecnologias de informação e aumentar os níveis de integração dos diversos sistemas de informação.

“O Ano 2000 e os Sistemas Informáticos: a recta final” foi o tema escolhido pelo Professor Pedro Veiga, da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa e membro da Equipa de Missão para a Sociedade de Informação que falou em termos gerais sobre a problemática do ano 2000.

O problema informático do ano 2000 tem a sua origem num problema técnico muito simples mas que se encontra disseminado em grande escala nos sistemas informáticos.

Agora que o dia 1 de Janeiro de 2000 se aproxima há que fazer as últimas alterações, planear os testes e eventuais migrações de hardware e software e esperar que tudo funcione como planeado. Assim, há que planear cuidadosamente planos de contingência a aplicar nos sistemas e aplicações informáticos que eventualmente venham a falhar.

O 1TEN SEP Costa Magalhães, da DAMAG, apresentou uma comunicação sobre “A problemática do ano 2000 e as implicações nos sistemas da Marinha”.

Tendo sido inicialmente identificado como questão exclusiva da informática, o “problema do ano 2000” tem hoje uma abrangência bem mais alargada, e é já encarado como um problema que afecta toda a organização.

Esta alocução teve como objectivos uma abordagem genérica sobre a problemática do ano 2000 e uma tentativa de diagnóstico da situação da Marinha relativamente às principais áreas de impacto do problema. O primeiro dia de trabalhos foi concluído com a apresentação de uma comunicação intitulada “O Euro e os Sistemas de Informação”, da responsabilidade do 1TEN SEP Ramalho Araújo da DAMAG.

Foi feita uma abordagem genérica da problemática do “EURO”, seguindo-se uma análise mais específica de questões práticas tais como: regras de conversão e arredondamentos, formatos de ecrãs e relatórios, armazenamento e conversão de dados históricos e ainda um diagnóstico de situação das aplicações informáticas da Marinha.

SEGUNDO DIA DE TRABALHOS

O segundo dia de trabalhos das 2^{as} Jornadas de Tecnologias de Informação da Marinha, iniciou-se com a apresentação de uma palestra subordinada ao tema “Orientação a objectos: uma perspectiva qualitativa”, pelo Eng^o Fernando Brito e Abreu do ISEG.

Foi explicado o êxito da orientação a objectos e a forma como este paradigma contribui para a melhoria da qualidade dos sistemas software, quer ao nível externo, quer interno. Foram ainda dados exemplos de várias facetas do desenho e codificação de sistemas orientados a objectos.

A segunda intervenção do dia esteve a cargo do Eng^o Miguel Goulão, do INESC, que apresentou uma comunicação sobre “Controlo da evolução de sistemas legados na Marinha Portuguesa”, na qual descreveu o protótipo de um sistema de rastreio de acções de evolução que foi implementado sobre a Intranet da Marinha, tendo em vista controlar a evolução de sistemas legados (SoftTrack).

O 1TEN Palmeiro Ribeiro, da DAMAG, apresentou uma comunicação sobre o “Levantamento do Modelo de Dados no SIIP”.

Um conhecimento detalhado do modelo de dados dos sistemas de informação nas organizações, tanto ao nível conceptual como aos níveis lógico e físico, é fundamental para permitir a sua evolução.

Seguiu-se o Eng^o Luís de Sousa Cardoso, da MARCONI, que apresentou uma palestra sobre os problemas de segurança na Rede Internet, sendo esta por vezes, um veículo para diversas oportunidades de fraude e de situações que podem ser encaradas como crime – “Brincando na WEB”, foi o tema desta apresentação.

A intervenção do Comandante Carlos Coelho de Campos, Presidente do Conselho da Administração da PARAREDE SGPS, S.A.,

recaiu sobre “Comunicações: conceitos, tecnologias e sistemas no início do séc. XXI”.

Com a revolução nas comunicações, que está longe de estar terminada, os últimos anos do séc. XX são anos de opções e os primeiros anos do séc. XXI serão essencialmente anos de consolidação dessas opções.

As tecnologias de comunicação actualmente existentes não respondem às necessidades de “largura de banda” previstas para a próxima década. Perfilam-se e discutem-se novas tecnologias, tanto no “back-bone” como no “local-loop”. Até ao final do próximo ano todas estas opções deverão estar tomadas.

O 1TEN Ferreira Moreira da DAMAG, falou sobre o “Desenvolvimento de uma Ferramenta de Suporte para o Sistema de Ensino à Distância da Marinha”. O modelo adoptado pelo CNED

para dar resposta ao problema do défice de habilitações académicas ao nível do 9º ano de escolaridade, levou à necessidade de se desenvolver uma ferramenta informática que suportasse esse novo sistema. O desenvolvimento deste sistema está a cargo da DAMAG, tendo tido início em Julho de 1997.

O projecto encontra-se em fase de definição da estrutura dos “items” que farão parte de um banco de perguntas. Pretende-se que o sistema venha a ter capacidade para gerar automaticamente os testes, facultando aos alunos muito maior flexibilidade na sua realização e uma maior segurança e rigor no sistema de avaliação a implementar, nomeadamente através do aperfeiçoamento dos próprios “items” e dos testes gerados.

Finalmente, o CFR EMM Carmo Durão, Subdirector da DAMAG, apresentou uma comunicação intitulada “A Intranet da Marinha”.

O desenvolvimento do Sistema Integrado de Informação da Marinha (SIIM), implicou para além do desenvolvimento de várias aplicações e do estabelecimento do Dicionário de Dados Elementares, a necessidade de remodelar a Rede de Comunicações de Dados da Marinha (RCDM) que passou de uma rede de estrutura hierárquica proprietária (rede SNA), para uma rede aberta e multiprotocolo, o que permitiu a criação da Intranet da Marinha.

Como em qualquer outra organização, foram os baixos custos de instalação e a utilização de tecnologias padrão da Internet que face às enormes potencialidades para a mudança e para a reengenharia e à criação de um importante meio de comunicação interna para toda a Marinha, que justificaram a aposta na Intranet como uma importante ferramenta de gestão.

O CFR Carmo Durão fez o ponto de situação do desenvolvimento da Intranet da Marinha, descrevendo as suas principais características técnicas e o repositório de informação disponível, através de uma breve navegação pelos seus “sites”.

Paralelamente à apresentação das comunicações, decorreu no corredor exterior da Academia de Marinha, uma pequena exposição sobre tecnologias de informação, com a colaboração das firmas PRO-LÓGICA, SOFTWARE AG, PARAREDE, ORACLE e IBM.

O encerramento das 2^{as} Jornadas foi presidido pelo Vice Chefe do Estado-Maior da Armada, VALM Barata Botelho, tendo o CFR EMM Carmo Durão, em conclusão, referido a importância dos temas, o rigor das apresentações e o elevado nível técnico do seu conteúdo, que conferiram dignidade às jornadas, ficando assim a Marinha prestigiada.

À semelhança do que se passou com as 1^{as} Jornadas de Tecnologias de Informação da Marinha, as 2^{as} Jornadas foram largamente participadas. O auditório da Academia de Marinha contou com a presença de cerca de 220 participantes nos dois dias em que decorreram as Jornadas.

Alexandra Brito
2TEN TSN



ACADEMIA DE MARINHA

SIMPÓSIO SOBRE A “CARREIRA DA ÍNDIA”

● A Academia de Marinha, prosseguindo as suas actividades culturais, nomeadamente no campo da história marítima, realizou dentro deste domínio, mais um colóquio, o quinto. Assim, depois de terem sido sucessivamente estudadas, nessas reuniões, “As navegações portuguesas no Atlântico e o descobrimento da América”, “Os Descobrimentos no século XV”, “D. João II” e “A viagem de Vasco da Gama”, este último simpósio foi consagrado à “Carreira da Índia”.

O simpósio teve início no dia 21 de Outubro com uma sessão presidida por S. Ex.^a o Ministro da Defesa Nacional. Abriu com uma alocução pelo Presidente da Academia de Marinha, Almirante Rogério S. d'Oliveira. Seguiu-se a conferência inaugural pelo Professor Doutor Artur Teodoro de Matos sobre **A Carreira da Índia e a Carreira das Índias no século XVI. Esboço de um estudo comparativo**, tendo o Senhor Ministro encerrado a sessão inaugural.

A primeira sessão foi presidida pelo Comandante Semedo de Matos. Foram apresentadas

as seguintes comunicações: Prof. Eng.^o Eduardo Arantes e Oliveira, **A propósito de Bento Correia, escrivão das naus da Carreira da Índia**; Profa. Doutora Manuela Mendonça, **Homens da Índia na Chancelaria de D. Manuel**; Prof. Doutora Ma. Benedita Araújo, **A Carreira da Índia e os contactos culturais no século XVI**.

A segunda sessão foi presidida pelo Prof. Doutor Artur Teodoro de Matos e nela usaram da palavra o Cor. Nuno Valdez dos Santos, **Os naufrágios da Carreira da Índia**; 1TEN António Costa Canas, **A alimentação dos naufragos**; Dr. Jean Yves Blot e Luís Falcão da Fonseca, **Missão de inventário dos sítios arqueológicos submersos na costa norte de Moçambique**; e Dr. João Alves da Fonseca, **A Carreira da Índia na Gazeta de Lisboa**.

No dia 22 de Outubro teve lugar a terceira sessão, presidida pelo Prof. Doutor Justino Mendes de Almeida. Foram lidas as seguintes comunicações: Eng.^o José Caro Proença, **A Madre da Carreira da Índia**; Dr. Inácio Guerreiro, **As rotas**



Mesa da Presidência durante o Simpósio.

da Carreira da Índia, segundo os roteiros e segundo as fontes; Prof. Doutor João Paulo Oliveira e Costa, **Os capitães mores da Carreira da Índia no reinado de D. João III**; e Dr. Hernâni Amaral Xavier, **Os navios que abriram a Carreira da Índia**.

A quarta sessão foi presidida pelo Prof. Dr. Fernando Castelo Branco e apresentados os seguintes trabalhos: Prof. Doutor Justino Mendes de Almeida, **A Armada de 1553**; Doutor João Guilherme Reis Leite, **Apoio às Armadas na ilha Terceira**; Prof. Dr. Fernando Castelo Branco, **O trajecto Açores-Lisboa da Carreira da Índia**; e Prof. Doutora Margarida Garcez Ventura, **Um fidalgo português na Carreira da Índia, o breve serviço de João da Silveira (1516-1517)**.

O último dia do simpósio

teve lugar em 23 de Outubro. Nesse dia, a quinta sessão foi presidida pelo Prof. Doutor António Borges Coelho.

Foram os seguintes os temas abordados: 1TEN Augusto Alves Salgado, **Uma carga miúda na Carreira da Índia**; Dr. José Manuel Garcia, **As representações das armadas da Carreira da Índia**; e Almirante François Bellec, **Les Poids de l'intolérance religieuse étrangère dans le declin de la Carrière de Índia**.

Os trabalhos encerraram com uma sexta sessão presidida pelo Almirante Rogério S. d'Oliveira e secretariada pelo Engenheiro Bernardino Cadete.

Aí se debateram e aprovaram as conclusões do simpósio.

(Colaboração da Academia de Marinha)

COMANDO NAVAL

VISITAS DE ESTUDO REALIZADAS NO ANO LECTIVO 1997/1998

● No âmbito de uma política de abertura da Marinha à sociedade civil, dentro do contexto da divulgação da imagem do Comando Naval, dos seus meios e das actividades decorrentes aos diversos níveis, importa fazer um balanço das visitas de estudo que decorreram no ano lectivo de 1997/1998 às Unidades Navais e outros organismos dependentes.

De facto, foi intensa a actividade de planear e executar os inúmeros pedidos de visita que chegaram ao Comando Naval durante o ano lectivo de 97/98, que totalizaram 109 entidades, envolvendo 5600 alunos dos diversos graus de ensino, visitas estas que se distribuíram por 99 visitas a navios de superfície e 33 visitas a submarinos.

Para além das visitas de estu-



Visita a um navio da classe Comandante “João Belo”.

do que decorreram fora da área de Lisboa e que foram coordenadas pelos Comandos das Zonas Marítimas do Norte, Sul, Madeira e Açores que envolveram os meios atribuídos a estes Comandos, o grande volume de pedidos de visitas de estudo incidu sobre as Unidades Navais estacionadas na Base Naval de Lisboa, abrangendo praticamente todas as classes de na-

vios entre unidades de superfície e submarinos.

Este enorme afluxo de visitantes não pode ser dissociado do grande evento que constituiu a “Exposição Mundial de Lisboa 1998”, pois, grande parte dos pedidos das escolas incluía como justificação, exactamente o empenhamento dos alunos em actividades pedagógicas subordinadas ao Mar e aos

assuntos com ele relacionados. Como resultado deste conjunto de visitas que se realizaram ao longo destes últimos anos, o Comando Naval tem vindo a receber por parte das escolas um largo número de cartas de diversos trabalhos de grande interesse executados pelos alunos, reveladores da experiência marcante que para eles constitui a possibilidade de visitarem os navios da Armada.

De salientar o apoio prestado pela Base Naval de Lisboa ao facultar a utilização do parque de merendas junto do CEFA, e por último, o empenhamento dos Comandos e guarnições dos navios que tão bem souberam receber a bordo os visitantes.

(Colaboração do Comando Naval)

6ª REUNIÃO DO CRCE/EN

● No dia 28 de Setembro de 1998 realizou-se em Lisboa a 6ª Reunião do Comité de Aconselhamento do Centro Regional da Carta Electrónica da Europa do Norte (CRCE/EN).

O CRCE/NE foi criado segundo as directrizes da Organização Hidrográfica Internacional (OHI) e é uma organização de países europeus produtores de Cartas Electrónicas de Navegação Oficial (CENO), cujos representantes são os Institutos Hidrográficos respectivos.

Do CRCE/NE fazem parte o Reino Unido, Portugal, Suécia, Finlândia, Alemanha, Holanda, França, Polónia e Noruega dos



quais Portugal inclui o grupo de países fundadores em Setembro de 1997.

Coube ao IH a responsabilidade da organização da 6ª reunião, que teve lugar na Messe da Marinha em Cascais e que trouxe a Lisboa os directores dos Institutos Hidrográficos dos países membros, bem como dos países com estatuto de observadores: Turquia, Grécia, Islândia e Espanha.

Nesta reunião foram discutidos diversos assuntos relacionados com a reestruturação interna da organização, tanto de cariz político/financeiro como de ordem técnica.

SIMPÓSIO SACLANT/EXPO'98

«IMPERATIVOS MARÍTIMOS EMERGENTES PARA O PRÓXIMO MILÉNIO»

● As Nações Unidas declararam o ano de 1998 com "Ano Internacional dos Oceanos". Como contributo para esta celebração, o Comando Supremo Aliado do Atlântico (SACLANT) tomou a seu cargo a organização de um Simpósio Internacional Marítimo que decorreu durante os dias 3 e 4 de Setembro de 1998, no Hotel Ritz, em Lisboa. O Simpósio intitulado «Imperativos Marítimos Emergentes para o Próximo Milénio», foi organizado no âmbito da EXPO'98 exposição mundial que também celebrou os Oceanos e cujo tema «Oceanos, Uma Herança Para o Futuro» se conjugava perfeitamente com os assuntos tratados no Simpósio. O Simpósio da SACLANT/EXPO'98 constituiu uma oportunidade para estimular o debate acerca das princi-

pais questões sobre a realidade marítima. Com este propósito, o evento reuniu um grupo muito diversificado de individualidades de renome mundial, incluindo Chefes de Estado-Maior de marinhas de vários países, políticos, embaixadores na NATO, líderes industriais e académicos.

Em conjunto debateram e confrontaram matérias pertinentes que constituirão assuntos prioritários do foro marítimo da Aliança no início do próximo século.

A todos os presentes foram dirigidas palavras de boas vindas pelo Almirante da Marinha dos Estados Unidos da América, Harold W. Gehmar, Jr., Comandante Aliado Supremo do Atlântico.

O discurso de abertura foi



proferido pelo Dr. Veiga Simão, Ministro da Defesa português que se referiu ao papel tradicional que a influência marítima teve no desenvolvimento dos povos.

Os trabalhos foram divididos em três sessões, cada uma delas

com um tema específico: no dia 3 decorreram a 1ª e a 2ª Sessões, cujos temas foram: "Comércio Marítimo" e "Tecnologia e Ambiente Marítimo", respectivamente; no dia 4 teve lugar a 3ª Sessão, intitulada: "Perspectivas Militares".

DEMONSTRAÇÃO DA CARTA ELECTRÓNICA DE NAVEGAÇÃO OFICIAL E DO SISTEMA HYPACK

● Na sequência da visita do Ministro do Equipamento, Planeamento e Administração do Território (MEPAT), Engº João Cravinho, à Escola de Fuzileiros, no passado dia 22 de Setembro, foi efectuada uma demonstração de equipamentos e sistemas actualmente em utilização e desenvolvimento no Instituto Hi-

drográfico (IH). A referida demonstração teve lugar a bordo da embarcação "ALVA" durante o trajecto da Escola de Fuzileiros para a Doca de Marinha.

Nesta demonstração foram utilizados o simulador de Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) existente na Divisão de Hi-

drografia exibindo a Carta Electrónica de Navegação Oficial (CENO) PT526406.000 do Porto de Lisboa, bem como o software Hypack para planeamento e controlo de sondagem associado a um sistema de posicionamento GPS diferencial.

Na embarcação "ALVA", para além do Ministro João

Cravinho, encontravam-se também embarcados o Secretário de Estado da Defesa Nacional, Engº. José Penedos, o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, o Vice-almirante Director Geral do IH e o 1TEN Varella Pais que procedeu à demonstração da CENO do Porto de Lisboa.



VISITA DO EMBAIXADOR DOS ESTADOS UNIDOS

● A convite do Almirante Chefe do Estado Maior da Armada, o Embaixador dos Estados Unidos da América, acompanhado dos Adidos de Defesa e Naval, visitou a Escola Naval, no passado dia 27 de Outubro.

Na oportunidade, o almirante CEMA agradeceu as visitas ao Fleet and Industrial

Supply Center, na Base Naval de Norfolk, de grupos de cadetes do 4º ano, acompanhados do professor da área científica da Logística Naval, para as quais a Embaixada americana assegurou a utilização de aviões da Marinha Americana.

Estas visitas têm tido muita utilidade, na medida em que têm proporcionado o contacto



com o que de mais avançado existe na área do apoio logístico a meios navais, e também pela possibilidade que os cadetes têm tido de ver a aplicação prática de conhecimentos adquiridos na Escola Naval, em particular na área do Abastecimento.

REGRESSO À ESCOLA 25 E 50 ANOS DEPOIS

● A carreira do Oficial de Marinha começa, tradicionalmente, pela Escola Naval. Cadete, Aspirante, Guarda-Marinha, são os primeiros degraus pisados na juventude num ambiente próprio que não é fácil esquecer, por muito anos que passem.

Para além da formação profissional e da preparação militar, aqueles muros encerram uma vivência de anos de cumplicidade e fraterna camaradagem que gera um espírito especial: a marca indelével dos "filhos da escola" que



Curso "Salvador Correia de Sá".

acompanha todos os militares da Armada, por toda a sua vida.

Por isso, regressar com todo o curso, passados vinte cinco ou cinquenta anos, tem um significado muito próprio: trata-se de percorrer os mesmos caminhos da juventude – caminhos que nunca foram perdidos –, mas agora com as mesmas pessoas,

ouvindo as mesmas vozes, recordando as conversas, as viagens de instrução, as peripécias mais significativas e, sobretudo, recordando o ambiente desses tempos antigos.

Desta vez foram o Curso Salvador Correia de Sá (cinquenta anos) e o Curso Almirante Gago Coutinho (vinte cinco anos).

Reuniram-se nos dias 15 e 23 de Outubro (respectivamente) tendo assistido à formatura do actual Corpo de Alunos, almoçando na Escola e visitando as instalações.

MUSEU DE MARINHA

No passado dia 30 de Novembro o Museu de Marinha fez uma apresentação pública de várias peças de grande valor histórico:

- Conjunto de elementos da armadura milanesa atribuída ao rei D. Sebastião, recentemente adquirida na Galeria Christie's de Londres, e agora expostos ao público pela primeira vez.

Esta apresentação é temporária pois as peças pertencem a uma colecção particular;

- Dois cofres antigos, em madeiras preciosas, um com relíquias do Infante D. Henrique e outro com uma relíquia de Vasco da Gama;

- Duas pirogas da Costa do Malabar, na Índia, já datadas pelo método do carbono 14, sendo uma do Séc. XV, anterior à chegada de Vasco da Gama a Calecut, e outra do Séc. XVII;

- Três astrolábios náuticos do Séc. XVII, de origem portuguesa, recolhidos junto ao Forte de S. João da Barra, à entrada de Lisboa, provavelmente provenientes da nau "Nossa Senhora dos Mártires", que ali se afundou em 1606.



Estes astrolábios estiveram expostos no Pavilhão de Portugal na Expo 98 e foram depositados temporariamente no Museu de Marinha pelo Instituto Português de Arqueologia.

OS QUARENTA ANOS DA RESERVA NAVAL

● Decorreram quarenta anos desde a incorporação do 1º Curso de Formação de Oficiais da Reserva Naval (CFORN) e a data foi celebrada na Escola Naval no passado dia 11 de Julho. A Reserva Naval foi uma classe de oficiais milicianos, que cumpriam o Serviço Militar na Marinha, e que desempenharam um papel decisivo numa fase em que as missões se estendiam pelos teatros africanos, por Macau e por Timor. Hoje os ex-oficiais da Reserva Naval formaram uma Associação própria (Associação de Oficiais da Reserva Naval – AORN) cuja alma se expressa pelo comum amor à Marinha e pelo sentimento de que os anos aqui passados lhes deu uma personalidade própria.

A AORN, criada há três anos, aproveitou a efeméride e promoveu uma cerimónia na Es-



cola Naval, seguida de confraternização e visita aos locais por onde decorreu a formação militar e técnica destes oficiais. Chegadas cerca das onze horas da manhã, foi celebrada missa em memória dos ausentes, a que se seguiu a apresentação de boas vindas, por parte do comando, e um concerto da Banda da Armada. Às 13 horas foi descerrada uma placa, alusiva à data, no átrio do edifício do "internato velho", seguindo-se um almoço com todos os participantes.

A Escola Naval está disponível em:
www.escolanaval.pt

"Lusíada 98"

INTRODUÇÃO

Decorreu entre 21 de Setembro e 1 de Outubro o LUSÍADA 98, exercício nacional conjunto que veio culminar um ano de intensa actividade operacional da Força Naval Portuguesa (FNP).

O conceito do Lusíada 98 obedeceu à necessidade de exercitar o planeamento, o comando e controlo, a condução e execução de uma operação conjunta de apoio à paz (PSO) sob mandato da ONU, em que se efectua a projecção dos meios para um teatro de operações distante.

Da responsabilidade do Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas (CEMGFA), o Lusíada realiza-se anualmente, sendo atribuído, rotativamente, o comando operacional das forças a um dos ramos. Este ano tal tarefa foi acometida ao Comando Operacional das Forças Terrestres, que se viu reforçado por um estado-maior conjunto.

Exercício de crescente importância no quadro de actividades nacionais, o Lusíada 98 envolveu cerca de 3700 homens dos três ramos das Forças Armadas (FA), contando ainda com a participação de meios da Força Aérea Espanhola.

A Marinha participou com cerca de 1100 homens, que se constituíram numa força anfíbia comandada pelo Capitão-de-mar-e-guerra Melo Gomes, empenhando um conjunto significativo de meios, conforme *Quadro 1*.

O presente artigo fará assim uma abordagem das incidências e actividades desenvolvidas pela FNP, enquanto componente naval da força conjunta.

ORGANIZAÇÃO OPERACIONAL

Para a execução da missão atribuída foi activada a Força Anfíbia constituída por Unidades Navais, de Fuzileiros e de Mergulhadores, conforme ilustrado no *Quadro 2*.



UNIDADES NAVAIS	UNIDADES DE FUZILEIROS E DE MERGULHADORES
• 1 Fragata • 1 Helicóptero • 3 Corvetas • 1 Reabastecedor de Esquadra • 1 Lancha de Desembarque • 1 Submarino • 1 Patrulha • 1 Lancha de Fiscalização Rápida	• 1 Batalhão Ligeiro de Desembarque • 1 Companhia de Fuzileiros • 1 Pelotão de Reconhecimento • 1 Destacamento de Acções Especiais • 1 Grupo de Botes • 1 Destacamento de Mergulhadores Sapadores
Total 686 Homens	Total 353 Homens

Quadro 2

A missão superiormente atribuída consistia em efectuar uma operação anfíbia na costa Portuguesa, (simulando a costa do país distando de 1800 milhas, onde se desenrolaria a operação), entre a Figueira da Foz e a Nazaré, a fim de estabelecer uma cabeça de praia que garantisse as condições para o desembarque das forças de segundo escalão (Exército). Finda esta acção deveria a FNP efectuar uma operação de interdição marítima aos mesmos portos, visando garantir o embargo imposto no quadro de resoluções do conselho de Segurança da ONU.

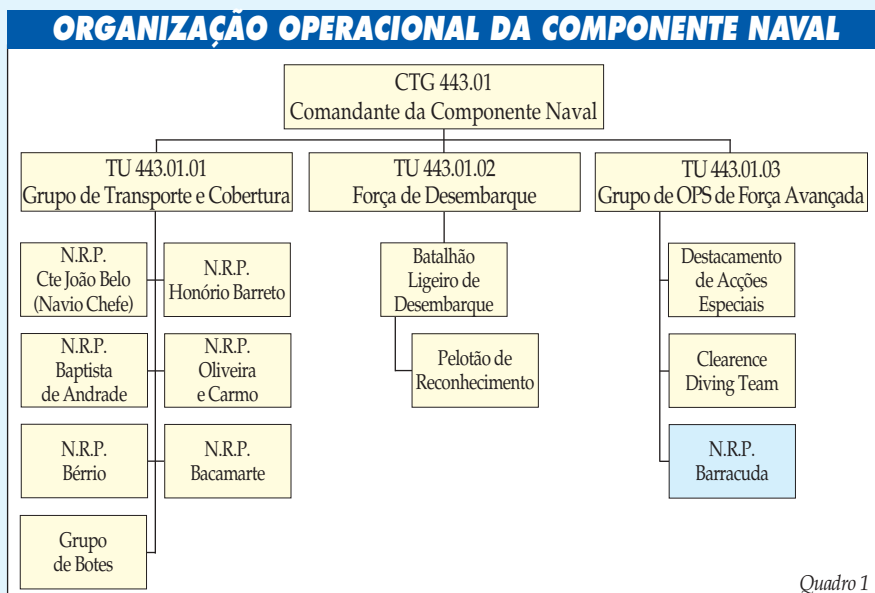
Por outro lado, e uma vez garantido o desembarque das forças de segundo escalão, o Batalhão Ligeiro de Desembarque (BLD) passaria a integrar a estrutura do Comando da Componente Terrestre, sendo-lhe atribuídas tarefas no âmbito da missão deste comando, e que passaram pelo estabelecimento de postos de patrulha e observação, actuando ainda em apoio a acções de evacuação de refugiados.

CONCLUSÃO

O balanço do exercício foi positivo, não só pelo desenvolvimento coordenado das acções inerentes à Força Anfíbia, numa primeira fase, e à FNP numa fase subsequente, bem como na interligação e na operação de forças conjuntas.

Foram identificadas algumas limitações ao nível da interoperabilidade com reflexos na fase de execução, mas que mais não se constituirão do que em estímulos acrescidos no sentido de se evoluir de forma cada vez mais segura e consistente por forma a, sublimando as vulnerabilidades, crescer e fortalecer um espírito e uma capacidade conjunta de operação, que se revelam cada vez mais necessárias.

(Colaboração do CITAN)



Quadro 1

BUSCA E SALVAMENTO

● O MRCC Lisboa (Centro de Busca e Salvamento) recebeu um pedido de socorro do navio "BURGANDY CLIPPER", cerca das 15.00 horas do dia 16 de Outubro, que se encontrava 28 milhas a oeste de Leixões.

O navio mercante "NORTH-ERN EXPRESS", que navegava na área, tendo ouvido o pedido de socorro emitido pela Estação Rádio-Naval da Apúlia, entrou em contacto rádio com o navio-patrolha "SAVE", atribuído ao Comando da Zona



Os naufragos a bordo do NRP "SAVE".

Marítima do Norte, o qual já tinha entretanto encontrado

uma balsa à deriva com sete tripulantes a bordo. Verificou-

-se posteriormente que o navio em perigo ter-se-á afundado numa posição a cerca de 33 milhas a noroeste de Leixões com água aberta, segundo informação do seu Comandante.

O NRP "SAVE" que se encontrava a 15 milhas do local, efectuou o transbordo dos 13 tripulantes já recolhidos em duas balsas, efectuando o seu transporte, são e salvos, para o porto de Leixões, onde atracou cerca das 20.45 horas desse dia.

● No dia 19 de Outubro, cerca das 15.30 horas, foi endereçado ao MRCC, via Polícia Marítima de Cascais, um pedido de assistência ao iate português "LADY W", que se encontrava numa posição a cerca de 5 milhas do Cabo de

S. Vicente. Tendo-se recebido a informação que os dois tripulantes a bordo se encontravam em estado de saúde debilitado, foram de imediato enviados para o local o NRP "CISNE" e o salva-vidas Baleeira do ISN "RAINHA D. AMÉLIA".

Cerca das 17.50 horas, o salva-vidas localizou o iate, prestou assistência aos tripulantes e iniciou o reboque para o porto da Baleeira, mantendo-se o NRP "CISNE" em apoio próximo.

● Cerca das 21.00 horas do dia 9 de Novembro, a Delegação Marítima da Ericeira tomou conhecimento, por informação telefónica do posto do I.S.N., que dois indivíduos do sexo masculino que pescavam no quebra-mar do porto de Ericeira tinham sido arrebatados e lançados ao mar por ondas fortes que ali rebentavam. O guarda da Polícia Marítima da Delegação Marítima local desencadeou junto do posto do ISN e Bombeiros Locais, as consequentes operações de busca e salvamento, que acompanhou pessoalmente durante toda a noite e no dia seguinte.

Um dos indivíduos fora salvo por populares que ocorreram ao local, continuando o outro desaparecido. Os Bombeiros Voluntários da Ericeira iniciavam buscas locais de imediato, sem resultado.

A Capitania do Porto de Cascais solicitou apoio aéreo de Helicóptero à Força Aérea via MRCC. Apesar de algum nevoeiro o heli empenhou-se nas



buscas nessa noite das 23.00 às 01.30 e durante a tarde do dia seguinte, até às 16.35, sem quaisquer resultados.

Logo que o estado do mar permitiu, iniciavam-se as buscas, com recurso à embarcação salva-vidas do I.S.N., que decorreram sem êxito, desde as 10.15 horas até às 12.00.

No seguimento das buscas foi pedido o apoio de mergulhadores da Armada para pesquisarem a zona interior do porto, tendo estas sido efectuadas nos dias 17, 18 e 19 de Outubro, sem êxito. No dia 21, próximo da Foz do rio Lizandro, foi descoberto um corpo, numa zona de difícil acesso, cuja recuperação só foi conseguida com utilização de um helicóptero PUMA da FAP, supondo-se ser o do desaparecido.

● Pelas 21.50 horas do dia 28 de Novembro foi recebido no MRCC Lisboa, via Lisboa Rádio, um pedido de assistência do iate "Petit Verdo" de nacionalidade portuguesa, que se encontrava desgovernado, com o leme partido, 12 milhas a Oeste da Nazaré.

O iate largou de Leixões com destino a Lisboa, pelas 20.00

horas de 27 de Novembro, com dois tripulantes a bordo. Foi empenhado o salva-vidas do I.S.N. da Nazaré, que se dirigiu rapidamente para junto do iate.

Iniciou o seu reboque para o porto da Nazaré, pelas 01.20 horas do dia 29 de Novembro, atracando na Nazaré pelas 06.20 horas, tendo o reboque decorrido sem incidentes.



CEPAME

CENTRO PARTICULAR
DE MEDICINA E ENFERMAGEM

Av. Luís de Camões, 40 - r/c - C
Tels: 253 94 20 / 253 69 02 • Fax: 253 69 02
Miratejo - 2855 CORROIOS

HORÁRIO

Segunda a Sexta

Das 8h00 às 13h00
e das 15h00 às 22h30

Sábados

Das 9h00 às 13h00
e das 15h00 às 20h00

Domingos e Feriados

Das 9h00 às 12h00
e das 17h00 às 20h00



● O Grupo Nº 2 de Escolas da Armada, através da Escola de Comunicações, tem vindo a realizar desde 1989, a Competição de Comunicações da Armada –COMPCOMAR, que tem como objetivos incrementar e testar a eficiência dos operadores e também estimular o seu interesse pelas comunicações, assim como aumentar o seu profissionalismo, podendo concorrer todos os militares da classe de Comunicações até ao posto de 1º marinheiro na altura do encerramento das inscrições.

Esta prova é constituída por duas fases distintas, tendo a primeira decorrido entre 20 e 22 de Abril de 1998 na Escola de Comunicações e nas Estações Radionavais que tiveram operadores a concorrer, havendo um total de 33 participações dos 40 inicialmente inscritos.

Desta fase, constam 4 provas: Recepção de Morse Acústico, Recepção de Morse Luminoso, Transmissão por Teleimprensa e Operação



do Sistema Integrado de Comunicações – SIC.

Apesar de terem sido introduzidas duas novas provas, nomeadamente de operação do Sistema de Fiscalização e Controlo das Atividades da Pesca – SIFICAP, e operação do Sistema Integrado de Comunicações da Marinha – SINCOMAR no modo OPCOM, não se verificaram quaisquer inscrições.

A segunda fase decorreu integralmente na Escola de Comunicações, no período de 9 a 18 de Setembro e participaram os melhores classificados das provas acima mencionadas, sendo nesta fase acrescidos os níveis de dificuldade das provas, bem como incrementadas mais duas provas.

Assim, foram constituídas equipas de três operadores para a realização das provas de “Questionário de Comunicações” e de “Retransmissão de Mensagens”.

Os resultados registados constam no quadro ao lado.

Tal como acontece desde 1996, esta competição teve o patrocínio de entidades exteriores à Marinha, sendo de realçar:

- BANCO TOTTA E AÇORES – Patrocinou a prova de “Transmissão por Teleimprensa”, através da abertura de uma conta no valor de 100 mil escudos nesta instituição bancária;

- EID – Patrocinou a prova do “SIC” através da oferta de dois telemóveis (1º e 2º lugar respectivamente);

- TELEMENSAGEM – Patrocinou as provas de “Morse Luminoso”, “Morse Acústico” e “Questionário de Comunicações” através da oferta de 5 PAGERS.

Além dos prémios acima referidos, todos os concorrentes receberam uma medalha com o novo logotipo da Escola de Comunicações, ficando registado nos seus processos individuais as classificações obtidas nesta competição.

A melhoria dos índices de participação só se torna possível com o empenhamento dos comandos e das guarnições das unidades concorrentes, na superação dos constrangimentos temporários que internamente sofrem para permitir a participação dos seus concorrentes.

A evolução da sociedade moderna para a sociedade da informação, assenta também em iniciativas como esta, constituindo parte do incremento das relações entre os organismos que, não apenas da área das telecomunicações, contribuem para o seu desenvolvimento, e na qual esta Escola representa um instrumento de formação.

A cerimónia de entrega de prémios aos melhores classificados decorreu no passado dia 17 de Setembro e coincidiu com o 37º aniversário da Escola de Comunicações, onde estiveram presentes, para além dos premiados e organizadores, várias entidades da Marinha e representantes das instituições civis que patrocinaram a prova.

PROVA DE RECEPÇÃO E TRANSMISSÃO DE MORSE ACÚSTICO

1º Classificado

6314691 1MAR CRO Almeida NRP “Geba”

PROVA DE RECEPÇÃO E TRANSMISSÃO DE MORSE LUMINOSO

1º Classificado

919890 1MAR CCT Lopes N.R.P “Álvares Cabral”

PROVA DE MANUSEAMENTO E TRANSMISSÃO DE MENSAGENS POR TELEIMPRESSORA

1º Classificado

336489 1MAR CCT Duarte NRP “Corte Real”

PROVA DE OPERAÇÃO DO SISTEMA INTEGRADO DE COMUNICAÇÕES (SIC)

1º Classificado

445188 1MAR CCT Afonso NRP “Vasco da Gama”

PROVA DE RETRANSMISSÃO DE MENSAGENS

Equipa vencedora:

903290 1MAR CRO Roxo NRP “Corte Real”

121790 1MAR CCT Serras NRP “Oliveira e Carmo”

336489 1MAR CCT Duarte NRP “Corte Real”

PROVA DE QUESTIONÁRIO DE COMUNICAÇÕES

Equipa vencedora:

919890 1MAR CCT Lopes NRP “Álvares Cabral”

918190 1MAR CCT Albuquerque CZM Madeira

6316791 1MAR CRO Matias NRP “João Belo”

SEMINÁRIO DO HELICÓPTERO NAVAL LYNX

● Realizou-se nos dias 8 e 9 de Setembro no auditório do CITAN, o seminário “O Helicóptero Naval Lynx”, organizado conjuntamente pelo CITAN e pela Esquadilha de Helicópteros.

O seminário foi aberto pelo CFR Montenegro (comandante da EH) perante numerosa e interessada assistência. A organização deste seminário pretendeu divulgar junto dos militares da Marinha aspectos sobre os helicópteros.

As comunicações ficaram a cargo de diversos especialistas da Direcção de Navios, da Direcção de Abastecimento, da Royal Navy, da Westland Helicopters, da Esquadra 601 (FAP) e das unidades organizadoras.

Os temas abordados foram variados, cobrindo as áreas operacional (Operations Other Than War, missões ASW em activo e passivo, aeronaves transportadoras de armas e formas de ataque com torpedo), da

manutenção, da função logística e da segurança de voo.

A anteceder o fecho dos trabalhos foi feita uma súmula dos aspectos mais relevantes que estiveram em debate, obtendo-se assim preciosas pistas que se julga poderem vir a contribuir para potenciar capacidades, aprofundar conceitos e desenvolver procedimentos, em suma, para tornar cada vez melhor e mais eficaz o emprego e operação dos helicópteros da Marinha.

O Comandante da Flotilha – CALM Barbosa – encerrou o seminário, tendo na circunstância, salientado a importância do evento na divulgação das operações com helicópteros e na oportunidade que proporcionou para o confronto de ideias e experiências.

Ficam os agradecimentos a todos aqueles que participaram e tornaram possível este seminário.

(Colaboração do CITAN)

PROVAS DE APTIDÃO PROFISSIONAL GRUPO Nº 1 DE ESCOLAS DA ARMADA

● Realizaram-se nos dias 15 e 16 de Setembro, no Grupo nº 1 de Escolas da Armada – Escola de Máquinas, a apresentação e defesa das Provas de Aptidão Profissional (PAP), do Curso de Formação de Maquinistas Navais (CFS – MQ 95/98) perante um júri constituído para o efeito e presidido pelo Comandante do G1EA (conforme despacho nº 43/94 de 30 de Maio, do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada).

Esta prova, integralmente realizada pelos formandos do 3º ano, faz parte integrante do CFS-MQ conforme despacho Normativo nº 109/93, de 9 de Julho, dos Ministérios da Defesa Nacional, da Educação, do Emprego e Segurança Social, sendo o objectivo principal o re-

conhecimento da qualificação nível 3 da CE (Técnico de Mecânica/Máquinas Marítimas) e equivalência ao 12º ano efeito de prosseguimento de estudos a nível superior.

A Prova de Aptidão Profissional, desenvolvida individualmente ou em grupo, pretende reflectir por um lado, o espírito de inovação e criatividade dos formandos e, por outro, o grau de conhecimento adquirido ao longo do curso em diversas áreas da formação, tanto a nível teórico como prático.

O formando apresenta a sua proposta ao Oficial coordenador das PAP que a submete à apreciação da Direcção da Escola, a fim de esta proceder à sua análise e posterior aprovação,



Em primeiro plano encontram-se os membros do júri de avaliação das PAP.

tendo em conta a viabilidade técnica/económica do projecto e a sua utilidade para a Marinha. No estudo e execução do projecto cada formando é acompanhado pelo orientador e pelo coordenador.

Os vários projectos realizados pelos CFS-MQ que a seguir apresentamos, são bem demonstrativos do elevado empenho e interesse manifestado

pelos formandos na realização das provas:

- Recuperação e reparação de um armário frigorífico e adaptação de um sistema de descongelamento por resistências eléctricas.
- Construção de uma máquina de cubos de gelo.
- Recuperação e reparação de um motor de explosão Volkswagen – 1200.

DIA DA UNIDADE NO HOSPITAL DA MARINHA

● Celebrou-se no passado dia 12 de Novembro de 1998 o Dia da Unidade no Hospital da Marinha, cerimónia presidida pelo Superintendente dos Serviços do Pessoal, VALM José Manuel Castanho Paes.

Após a recepção dos convidados, teve lugar na Capela do Hospital da Marinha uma Eucaristia presidida pelo Capelão-Chefe da Armada CMG CAP David Vaz Monteiro e concelebrada pelos CTEN CAP Gomes Beltrão (Ex. Capelão do H.M.) e ITEN CAP Fernandes da Costa, actual Capelão do Hospital.

A cerimónia prosseguiu com



uma sessão solene na Biblioteca onde o Director do Hospital da Marinha usou da palavra abordando, entre outros, o problema da carência de pessoal.

Seguiu-se uma palestra com o tema: “Humanização e outras questões da Bioética” proferida pelo CFR MN Monteiro Ferreira, seguido de um al-

moço volante. Além de inúmeros convidados e elementos da guarnição, assistiram à cerimónia ilustres convidados dos quais se destacaram antigos Directores do Hospital da Marinha e os Contra-Almirantes Directores do Serviço do Pessoal, do Serviço de Saúde, do Serviço de Formação, de Infra-estruturas, de Abastecimento, da Revista da Armada, Presidente da Academia de Marinha e ainda os Directores dos Serviços de Saúde do Exército, da Força Aérea, e da Escola do Serviço de Saúde Militar entre outros.

● Realizou-se no passado dia 13 de Setembro, num Restaurante do Parque de Sta Marta, na Ericeira, o habitual almoço-convívio comemorativo do 36º Aniversário da Incorporação dos "Filhos da Escola" de Setembro de 1962

A concentração realizou-se junto ao Convento em Mafra, seguindo-se um período de visitas aos locais de maior interesse. De salientar a comparência de largas dezenas de "Filhos da Escola" acompanhados de seus familiares e muitos amigos, assim como a alegria de, mais uma vez, "aparecerem novas caras" as quais, até agora, nunca tinham estado presentes. O convívio prolongou-se até para

além do "arriar da Bandeira", durante o qual houve o habitual "minuto de silêncio" em honra dos ex-colegas já desaparecidos e o muito "largar de cabo" às recordações dos bons "velhos tempos".

Para o próximo ano espera-se novo convívio.

Para qualquer informação os interessados poderão contactar com:

Arnaldo Batalha Duarte

Vivenda "Nosso Ninho" Rua Casal dos Ninhos, 5

2665 VENDA DO PINHEIRO

Telef: 01/9660594

CLUBE ESCOLAMIZADE

● O Clube Escolamizade comemorou o 7º aniversário da sua fundação com um vasto programa de actividades sociais, desportivas e lúdicas que decorreram entre 13 e 14 de Novembro de 1998.

A Direcção do Clube, continuando a ter como lema "Para nós o mar é uma realidade permanente", promoveu um jantar dançante com música popular e folclore regional na 6ª feira dia 13, com a presença de cerca de 200 associados, familiares e convidados. As comemorações prosseguiram, na sua sede social em Albufeira, no sábado dia 14 de Novembro.

Para além dos jogos desportivos e tradicionais já habituais, reali-



zou-se um concurso de pesca no mar, uma imprevista matança do porco, seguida de um almoço na sede que reuniu centenas de sócios e familiares, concluindo-se com um concorrido magusto de S. Martinho.

O almoço comemorativo contou com a presença do Chefe do Departamento Marítimo do Sul, CMG Ribeiro dos Reis que, em representação e em nome do Almirante CEMA, transmitiu palavras de estímulo e incentivo pela acção do Clube, fazendo votos para a continuidade do trabalho da Direcção que se tem mostrado do maior interesse para a sociedade civil e militar em toda a região do Algarve.

ESTORIL AIR SHOW 98

● A Esquadrilha de Helicópteros esteve presente em representação da Marinha, na 5ª Feira Internacional de Aviação – Estoril Air Show 98 – que decorreu de 2 a 5 de Outubro no Aeródromo Municipal de Cascais – Tires.

O objectivo deste evento anual é dar a conhecer o panorama da aviação civil e militar do nosso país através de exposições estáticas de aeronaves, demonstrações de esquadrilhas de acrobacia aérea, saltos de pára-quedismo e mostras de diversos produtos, equipamentos e serviços afectos à aeronáutica.

A participação da E.H. consistiu na ocupação de um stand de 18m² no pavilhão principal onde estiveram em exibição um torpedeiro "hottorp", um simulador interactivo dos sistemas do Lynx que é utilizado na instrução de pilotos e pessoal de manutenção, modelos de aeronaves da aviação naval e de um navio da classe "Vasco da Gama", vídeo contínuo ilustrativo da operação do Lynx nos diversos tipos de missão e exposição fotográfica com relevo para a operação "Crocodilo". Em exposição estática no centro do recinto esteve um Lynx com sonar e equipamento de configuração de missão – guincho, maca, fast-rope e bancos -, e estacionada junto à entrada do pavilhão principal a viatura da exposição itinerante da Marinha.

O ponto alto da participação consistiu em duas demonstrações de voo e fast-rope, esta última com a participação de duas equipas de FZ's do Pelotão de Abordagem, que entusiasmaram a vasta assistência e foram objecto de elogios e referências por parte da organização.

O certame foi visitado por cerca de 40.000 pessoas, tendo constituído uma boa oportunidade de divulgação da Marinha em geral e dos seus helicópteros em particular.



ASSOCIAÇÃO DE EX-MARINHEIROS DA ARMADA BRIOSAMIZADE

● No dia 10 de Novembro de 1998 foi efectuada a escritura notarial relativa à criação desta Associação que ficará instalada na Rua Coronel Helder Rebeiro, anexo ao farol da Boa Nova, Leça da Palmeira – Matosinhos. Ao acto da escritura assistiram alguns dos fundadores da Associação que, posteriormente ao acto, confraternizaram num almoço realizado num restaurante em Leça, de que é proprietário um dos sócios fundadores.

A Revista da Armada congratula-se com a criação de mais esta Associação de ex-marinheiros e deseja-lhes uma longa e frutuosa vida em prol do associativismo da nossa Marinha.



CONVÍVIO

● Vai realizar-se no dia 16 de Janeiro, o almoço de confraternização do 30º aniversário de incorporação na Armada, dos "Filhos da Escola" de Janeiro de 1969.

Os interessados deverão contactar com:

SAJ H Peralta (BF)

Telef: 01/276 1071/2/3/4 (Ext. 1163)

1SAR FZ Patrício

(Gab. Divulgação e Informação da Marinha)

Telef: 01/342 9408 ou 342 9439

Silvério Canhola (Ex 1MAR FZ)

Telef: 01/225 6156

XVIII CAMPEONATO DAS FORÇAS ARMADAS DE ORIENTAÇÃO



Delegação da Marinha ao 18º campeonato das FA'S de Orientação.

● Organizado pelo Exército decorreu de 7 a 11 de Setembro a 18ª edição do Campeonato das Forças Armadas de Orientação, na região de Santa Margarida, e que contou com a presença das equipas da Marinha,

Exército, Força Aérea, GNR e PSP.

Na classificação geral, a Marinha quedou-se na terceira posição, registando-se com agrado a vitória da equipa feminina da Marinha na prova de Estafetas.

XVIII CAMPEONATO DA MARINHA DE CORTA-MATO

● No habitual cenário da mata da Base Naval de Lisboa, realizou-se o XIV Campeonato da Marinha de Corta-Mato, que em 4 de Novembro reuniu 55 atletas de 11 unidades, que competi-

ram nas modalidades de curto e longo.

Colectivamente a vitória coube à equipa da Escola de Fuzileiros, registando-se os seguintes vencedores nos vários escalões:

CORTA-MATO CURTO

I Escalão

GR S/C Saraiva - EF

II Escalão

Civil Silva - Arsenal do Alfeite

III Escalão

CAB CM Horta - CEFA

IV Escalão

1SAR FZM Pereira - EF

V Escalão

SAJ FZ Pacheco - BF

CORTA-MATO LONGO

I Escalão

1GRT FZ Silva - BF

II Escalão

1TEN SEF Palma - BF

III Escalão

CAB FZ Neves - EF

IV Escalão

CAB FZ Loureiro - BF

V Escalão

CAB FZ Plácido - BF

XIV CAMPEONATO DE MARINHA DE BASQUETEBOL

● Disputou-se de 12 a 30 de Outubro o XIV Campeonato de Marinha de Basquetebol, cujos jogos decorreram nos pavilhões gimnodesportivos do CEFA e G2EA.

De registar a sensacional vitória da equipa de um navio no I Escalão, como foi o caso do NRP "Vasco da Gama", que logrou vencer na final a equipa do G2EA, por 40-32. O II Escalão confirmou os antigos vencedores do escalão precedente, que não sentiram o peso da idade, e pelo resultado de



Equipa do NRP "Vasco da Gama".

48-38 lograram na final bater a equipa da Escola Naval.

As classificações por escalões foram então as seguintes:

I ESCALÃO

1º NRP "Vasco da Gama"

2º G2EA

3º Escola Naval

4º EF

II ESCALÃO

1º CEFA

2º Escola Naval

3º D. Mergulhadores Nº1

4º G2EA

XI CAMPEONATO DAS FORÇAS ARMADAS DE CORTA-MATO

● A zona da Amadora foi em 4 de Dezembro o palco do XI Campeonato das Forças Arma-

das de Corta-Mato, que registou a organização da GNR, e em que participaram os três

Ramos das Forças Armadas e as Forças de Segurança.

A equipa da Marinha teve comportamento que se pode considerar de muito meritório, nomeadamente na variante

curto, onde só foi ultrapassada pelos atletas de nível mundial da GNR.

Destacam-se as seguintes classificações individuais e por escalões:

CORTA-MATO CURTO

I Escalão

7º 1GRT FZ Silva - BF

II Escalão

3º Guarda CPEM Jesus - BNL

III Escalão

1º 1SAR Soldado - EEO

IV Escalão

1º 1SAR FZM Pereira - EF

V Escalão

2º SAJ FZ Pacheco - BF

CORTA-MATO LONGO

I Escalão

12º 1ºGRT FZ Saraiva - EF

II Escalão

17º CAB FZV Pires - EF

III Escalão

16º 1SAR FZ Corucho - EF

IV Escalão

10º 1SAR FZ Rodrigues - BF

V Escalão

8º 1SAR FZ Coelho - BF



JOQUEMOS O BRIDGE

O bridge é considerado por muitos como o xadrez das cartas, porquanto é um “jogo do espírito” exigindo muita concentração, imaginação e técnica, que o tornam um excelente exercício mental e um ótimo desporto intelectual, mesmo jogado para mero convívio social.

Nesta perspectiva, vamos passar a apresentar alguns problemas, especialmente de carteio, para treino e exercício dos que jogam, constituindo ao mesmo tempo um passatempo para os que não conhecem o jogo em profundidade, pois terão certamente a curiosidade de também tentar resolver os problemas propostos.

BRIDGE

(Problema Nº 1)

Norte (N):

♠ – RV
♥ – D876
♦ – V3
♣ – AD1073

Sul (S):

♠ – 8
♥ – ARV1092
♦ – AR85
♣ – V2

S joga 6 ♥ (tem de fazer 12 vazas com o trunfo ♥) tendo N aberto em 1 ♣ e ♠ (Este) intervido em 1 ♦. Saída natural de W (Oeste) a ♦ 9.

(Solução nesta página)

SOLUÇÃO

PROBLEMA Nº 1

O problema é simples e serve apenas para ilustrar que nos planos de jogo o carteador deve tentar sempre minimizar a dependência da sorte da colocação das cartas para cumprir o seu contrato. Neste caso dispõe de uma informação que lhe permite colocar cartas chaves em ♠ (A e D de ♠, D e 10 de ♥ e ♣) e assim deverá jogar ♦V que E cobre com a D e faz de A; dá 2 voltas de trunfo, que terão de estar 2-1, terminando em N; joga ♥ fazendo a passagem ao 10, no ♥ balda ♠V e corta o outro ♥ eliminando o naipes; joga ♠R que E fará e terá que se virar para ♣ ou corta e balda, permitindo anular o ♣ perdente.

Temos, portanto, um problema de carteio que tecnicamente se designa por “eliminação e colocação em mão” e repare na eventual tentação da passagem ao ♣R, o que poderia ser uma hipótese se não houvesse qualquer informação.

BRIDGE

(Problema Nº 2)

Norte (N):

♠ – A432
♥ – A65432
♦ – A54

Sul (S):

♠ – RV1098765
♥ – R
♦ – V763

S joga 6 E após ♠ ter aberto em 1 ♦ mostrando ter 4 ou + ♦. Saída de W a ♦ 2 e E tem 3 ♥ de DV. Analise como pode ganhar este contrato.

(Solução no próximo número)

Nunes Marques
CALMAN

HUMOR



- Eu, agora, só jogo Bridge e bebo Whisky de 20 anos.

EXPOSIÇÃO NO CLUBE MILITAR NAVAL

O Comandante Manuel Melo e Cunha, de há muito bem conhecido pela sua expressão artística, vem-nos mostrar agora no Clube Militar Naval um conjunto de desenhos, dois deles aguarelados, e um óleo trabalhado à espátula. – Conjunto que dá para se considerar exposição individual, mas curto para revelar o valor do artista. Foi, parece, o espaço que o Clube Militar Naval tinha na altura disponível.

Há trinta anos, contas redondas, que vi, pela primeira vez, na sua casa de Luanda, uma boa porção de desenhos do camarada Melo e Cunha, dos quais retive a memória de um objectivismo natural, libertado, mas bem delineado, com as simplificações que a criação artística requer e autoriza, para ser arte no papel, novo objecto que se contempla com emoção.

Ainda são assim as criações do Comandante Melo e Cunha. Ao sair do desenho, parece que o impacto artístico esmorece. Os seus desenhos aguarelados possuem muito menos força que os desenhos apenas a traço. O seu óleo espatulado, quanto a nós, não obstante o trabalho de simplifi-



cação a que a técnica da espátula obriga, por si própria, a largueza de movimentos, e espontaneidade, não logra, tanto quanto o desenho, a mensagem que chega até nós.

No desenho, sim. Nos seus onze desenhos, de Castelo de Vide e Marvão, Melo e Cunha faz Arte. Cria Arte transmite-nos Arte, que pode, ainda adquirir mais força, se aprofundar a busca de variações de tonalidade e de distância.

A Revista da Armada cumprimenta o Comandante Melo e Cunha por esta mostra que o Clube Militar Naval proporcionou.

Sousa Machado
CMG REF

Medicina Dentária e Prótese Dentária

- Médicos Dentistas Especializados
- Instalações Modernas e Máxima Higiene
- Laboratório de Prótese Dentária Próprio



Acordo com a ADMA

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CALM AN Heitor Manuel Monteiro Montes - Director de Abastecimento, em substituição do CALM AN Natalino Pereira Dias Mora ● CALM EMN RES Luís Augusto Roque Martins - Director da Revista da Armada, em substituição do CALM RES João Manuel Velhinho Pereira Nobre de Carvalho ● CMG MN José Luís Marques Barata Valério - Sub-Director do Hospital de Marinha ● CMG AN António Joaquim Almeida e Moura - Chefe do Gabinete do VALM Superintendente dos Serviços de Material ● CFR António Manuel Brancal da Mota Ribeiro - Capitão do Porto de Caminha, em substituição do CTEN Joaquim Manuel da Rocha Afonso ● CFR António Fernando de Carvalho - Capitão do Porto de Viana do Castelo, em substituição do CFR António Manuel Brancal da Mota Ribeiro ● CFR Lucílio Francisco Branco Torcano - Capitão do Porto de Aveiro, em substituição do CFR José António Rodrigues Pereira ● CFR Filipe Horácio Pereira Macedo - Sub-Director da Direcção das Infraestruturas ● CTEN Mário João Rodrigues Mendes de Almeida Bruno - Comandante do NRP "Augusto de Castilho" ● CTEN José António Croca Favinha para o cargo de C-3221 Surface / E Exercise Officer no Comando Chefe da Área -Ibero-Atlântica, em substituição do CTEN António Manuel Gonçalves Martins Coelho da Palma ● CTEN Rui Manuel dos Santos Martins para o cargo C - 411 - Medical -Plans Officer, em substituição do CFR António Carlos Jorge Cardoso Tavares.

EXONERAÇÕES

● CTEN Mário João Maria Rodrigues Mendes Almeida, do cargo de Comandante do NRP "Afonso de Cerqueira" ● CTEN Pedro Manuel Filipe Amaral Frazão, do cargo C-635-DEPUTY SYST ADMIN/HQ Officer, no Comando-Chefe da Área Ibéro-Atlântica.

RESERVA

● CFR AN António Oscar Martins Carmona e Costa ● 1TEN OTS António Inácio Gonçalves Torção ● 1TEN OTT César Bronze ● SMOR FZ Manuel da Silva Espogeiro ● SMOR A António Marques Lopes ● SCH SE Manuel da Silva Alves ● SCH SE António Marques Nunes ● SAJ A José Cardoso Lopes ● SAJ CE Evaristo Gonçalves Teixeira ● SAJ TF António de Jesus Gonçalves.

REFORMA

● CTEN RES Luís Ribeiro Cardoso ● 1TEN RES Jaime Venâncio Barreiros ● 1TEN RES Manuel Gomes dos Reis Casal ● 1TEN RES José de Carvalho Loureiro ● SMOR RES Manuel António do Nascimento ● SCH RES João António Pontes Macau ● SCH RES Alberto Lopes Ribeiro ● SCH RES Armando da Silva ● SCH RES José Mirador Carrasqueira ● SAJ RES Adriano José Pinto ● SAJ RES Manuel Coelho Tomé Antunes ● SAJ RES João José Barreiro de Deus ● SAJ RES Américo Rosa Lourenço ● SAJ RES Francisco Coelho Ribeiro Valeroso ● 1SAR RES João Carlos Proença de Oliveira Viriato ● 1SAR RES António Vicente Gerardo ● 1SAR RES Arlindo António S. Serrano ● CAB RES Eduardo Estrela Ganiha ● CAB RES Domingos Gonçalves de Azevedo ● CAB RES Carlos Manuel Nunes Fontes ● CAB RES António Lopes Pedroso ● CAB RES Eduardo de Almeida Pereira da Silva ● 1MAR Luís Alberto Pereira Nuno.

FALECIMENTOS

● 1TEN REF Eduardo Sousa Carocha ● SCH REF Joaquim Moreira Rodrigues ● SAJ REF Carlos Manuel Gonçalves Martins ● SAJ REF João António Marques de Almeida ● SAJ REF Luís Simões Pato ● SAL REF Manuel Mendes Gonçalves ● SAJ ET Activo Armando Felgueiras Costa ● SAJ REF Francisco Paulo de Almeida ● SAJ REF Alberto Rodrigues Fernandes ● SAJ REF Raúl Jorge de Jesus ● 1SAR REF Américo Mendes Paixão ● 1SAR REF Francisco Correia de Matos ● 1SAR REF António Carlos da Cunha Neto ● 1SAR REF António Peixoto ● 1SAR REF Manuel Paiva Rito ● CAB REF Valentim Simões ● CAB REF João Vitorino dos Santos ● CAB REF António Idefonso dos Reis ● CAB Manuel Guerreiro Coelho do Amaral ● CAB REF Francisco António Caramelo ● CAB REF António José da Silva ● CAB REF Ramiro Mineiro Ribeiro ● 1MAR REF Joaquim Fernandes da Costa ● 1MAR REF Manuel Jacinto.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

A partir do presente número a [Revista da Armada](#) vai passar a publicar na sua contra-capa fotografias de peças do seu património artístico, científico e literário que se encontram não só nos seus organismos culturais como, eventualmente, noutras unidades. Cada peça será acompanhada pela sua história, quando existe, dado que, em muitos dos casos, a proveniência perde-se no tempo.

Deste modo, a [Revista da Armada](#) espera contribuir para divulgar um património que, por vezes, foi esquecido ou que passou despercebido aos visitantes dos organismos culturais.

1. GLOBOS WILLEM BLAEU

Num belo dia de 1982, D. Maria Helena Mendes Pinto, prestigiosa conservadora do Museu Nacional de Arte Antiga, sabendo do nosso interesse por instrumentos científicos e náuticos, perguntou-me: “Conhece dois globos antigos que se encontram na Biblioteca da Casa Pia, mesmo aqui a seu lado?”

Não conhecia e por isso fui vê-los graças às facilidades que me foram dadas pelo Dr. Segismundo Pinto. Eram dois globos com 68 cm de diâmetro, mas encontravam-se em mau estado, devido aos gomos de papel, que representam o Céu e a Terra, estarem muito alterados pela luz e pela poeira.

As bases também estavam muito atacadas por xilófagos. A ruína poderia agravar-se caso não fossem restaurados. A Casa Pia estava ciente da situação mas, infelizmente, não dispunha de verbas para a reparação.

Nestas condições a Provedoria deste centenário estabelecimento, aceitou trocar os globos por outras obras de arte existentes nas reservas do Museu de Marinha, que não eram de temática naval. Estabeleceu-se um protocolo entre o Ministério da tutela da Casa Pia e o Chefe do Estado Maior da Armada, e os globos entraram no património do Museu de Marinha.

Para restaurar os globos escolheu-se a conceituada oficina da Biblioteca Nacional de Viena de Áustria. A verba para pagamento desta despesa foi disponibilizada pelo Almirante António Leitão, ao tempo Chefe do Estado Maior da Armada. O restauro foi magnífico e hoje estes dois globos são das peças mais apreciadas das colecções do museu instalado nos Jerónimos.

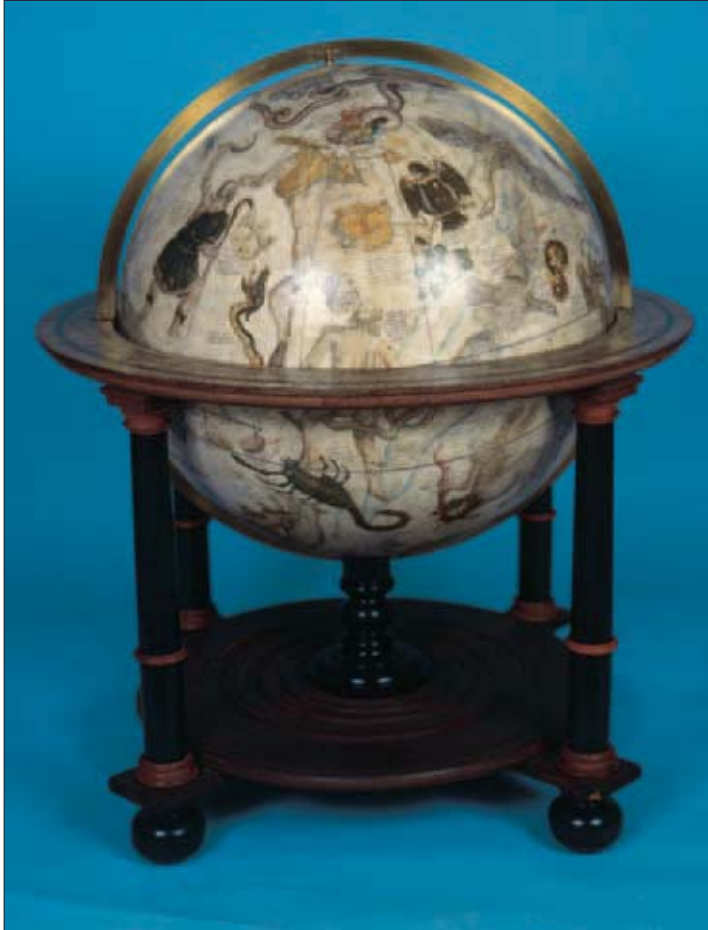
Os globos foram fabricados na oficina de Willem Blaeu, que sobreviveu a este artista, falecido em 1638, e que é considerado o mais prestigioso holandês que teve esta actividade. O globo terrestre é de cerca de 1645 e o celeste de cerca de 1700.

Dadas as suas dimensões estes globos dispõem de bases para serem colocados no chão, ao contrário de outros, de menor diâmetro, que são usados em cima de móveis.

Património Cultural da Marinha

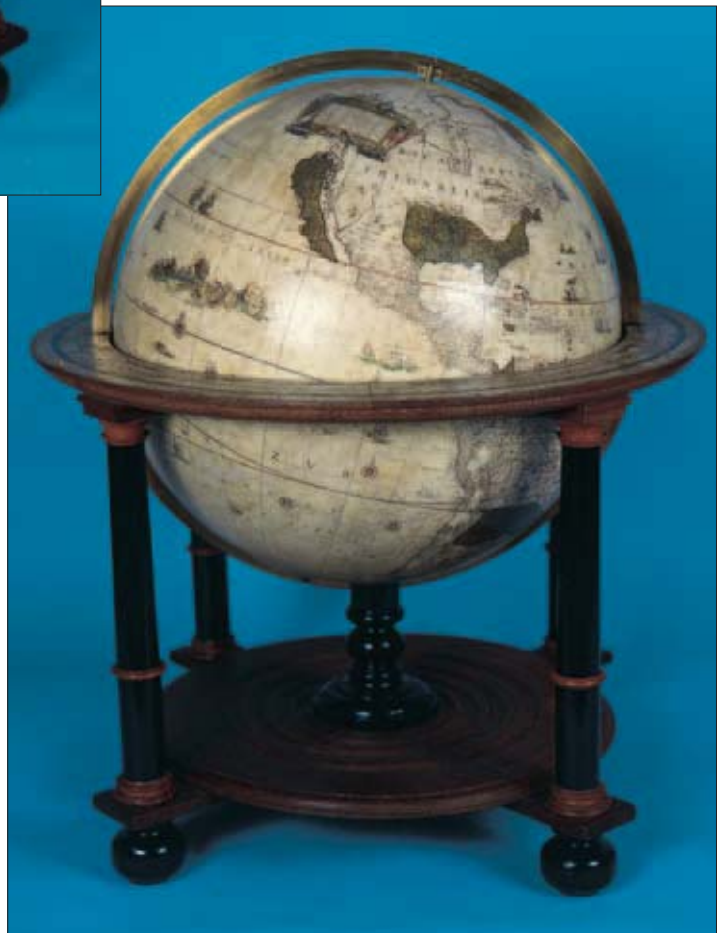
Peças para Recordar

1. GLOBOS WILLEM BLAEU



Globo Celeste

*Oficina de Willem Blaeu
(Cerca de 1700)*



Globo Terreste

*Oficina de Willem Blaeu
(Cerca de 1645)*

REVISTA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 317 • ANO XXVIII

FEVEREIRO 99 • MENSAL • 240\$00

As Naus de Pedra



Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



*Porta de entrada e janelas do 1º andar da Escola Naval.
Rua do Arsenal em 1909.*

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 317 • Ano XXVIII

Fevereiro 1999

Director

CALM EMQ RES

Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CFR REF Jorge Manuel Patrício Gorjão

Redacção

2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção

1SARG T Vitor Manuel Gaspar Lopes

Colaboradores Permanentes

CMG REF Raúl de Sousa Machado

CTEN FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos

CTEN Abel Ivo de Melo e Sousa

1TEN REF Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade

Edifício da Administração

Central de Marinha

Revista da Armada

Rua do Arsenal

1149-001 Lisboa - Portugal

Telef: (01) 321 76 50

Fax: (01) 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet

<http://www.marinha.pt>

e-mail da Revista da Armada

revista.armada@mail.marinha.pt

Fotocomposição, paginação electrónica, fotolito, montagem e produção

Página Ímpar, Lda.

Estrada de Benfica, 317 - 1º F

1500 Lisboa

Tiragem média mensal:

6000 exemplares

Preço de venda avulso: 240\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343



(Foto de:
António Sacchetti
"Filho")

ANUNCIANTES:
CEPAME - Centro Particular de Medicina e Enfermagem; Clínica Dentária
d'Avenida; Clínica Dentária Dr.ª Natália Ferreira, Lda., GALP.

SUMÁRIO

Os Engenheiros Maquinistas
Navais comemoraram no passado
dia 11 de Dezembro os 130 anos
da criação da classe.

9



Os Mergulhadores
na Armada - As diferentes
etapas da sua história, as sucessivas
reestruturações na sua
organização e as novas tarefas
que lhe incumbem executar.

12



O N.T.M. "Creoula" apresenta
um balanço da sua actividade de treino
de Mar no ano de 1998.

14

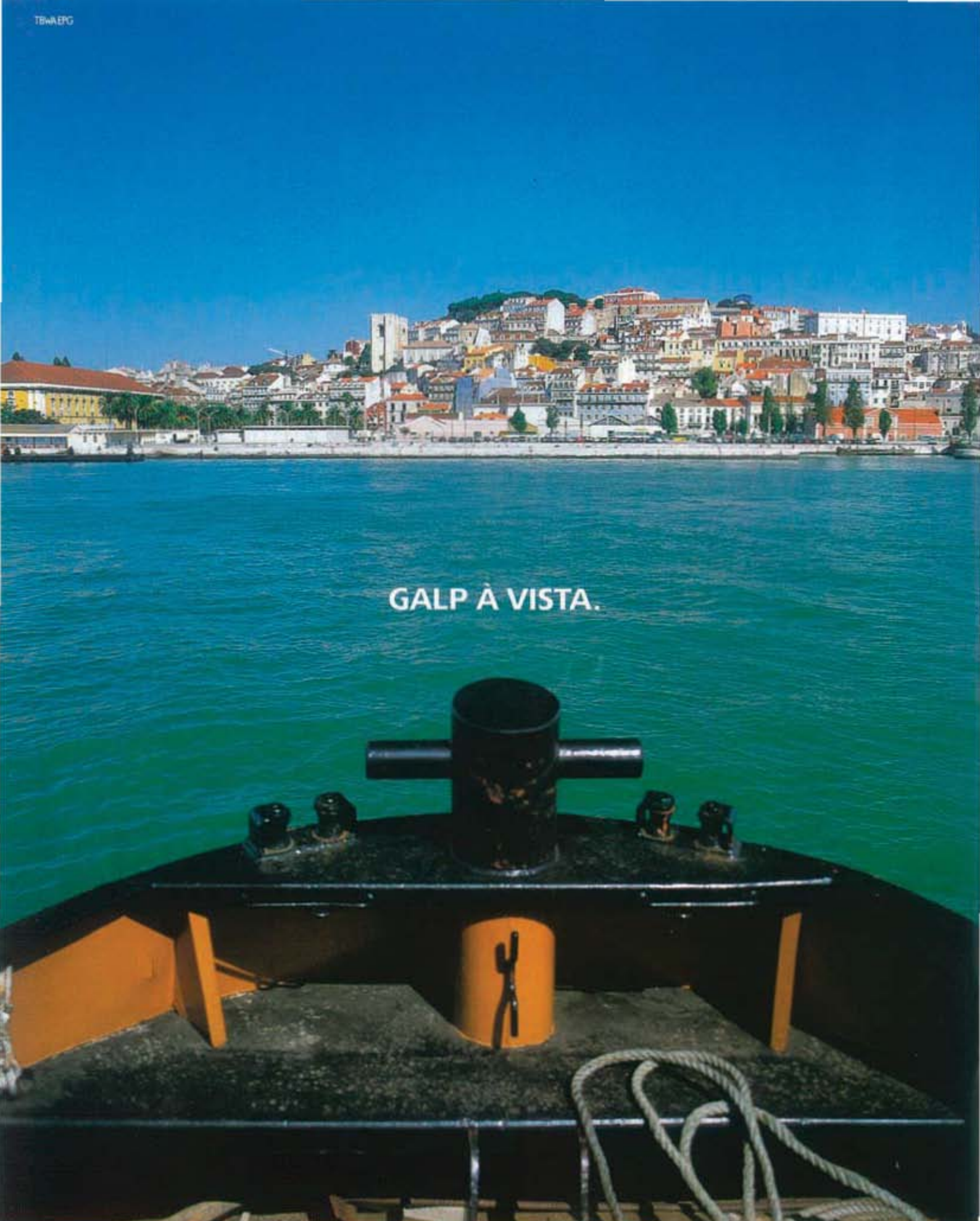


As Naus de Pedra. Os testemunhos
que se encontram esculpidos em pedra,
desde os monumentos, as casas e outras
alegorias, perpetuam a lembrança
dos homens do mar.

17



PONTO AO MEIO DIA	5
PODER MARÍTIMO: TRADIÇÃO E CIÊNCIA	6
O N.R.P. "SAVE" COMEMOROU O SEU 25º ANIVERSÁRIO	8
LIMA DE FREITAS E O BICENTENÁRIO DO HOSPITAL DA MARINHA	16
A MARINHA JOANINA	21
O EXERCÍCIO FÍSICO E A PREVENÇÃO CARDIOVASCULAR	22
INSTITUTO HIDROGRÁFICO	24
ESCOLA NAVAL	25
NOTÍCIAS	26
CONVÍVIOS	28
NOTÍCIAS	29
DESPORTO	30
PARECE IMPOSSÍVEL, MAS ACONTECEU!	31
QUARTO DE FOLGA	32
BIBLIOGRAFIA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA



GALP À VISTA.

Basta avistar um pedaço da costa portuguesa para ter a Galp por perto. As bancas da Galp Marinha estão presentes na maioria dos portos e marinas de Portugal, com combustíveis e lubrificantes de qualidade sempre a postos para embarcar.

GALP
SEMPRE A POSTOS.



A Declaração Universal dos Direitos do Homem

Já tive ocasião de escrever, mais de uma vez, que considero o fim da Segunda Grande Guerra Mundial o início de uma nova Era na História Universal. Ele constitui, sem dúvida, um dos mais importantes marcos na vida da Humanidade.

Foi a partir de 1945 que se verificaram inovações assinaláveis ou consideráveis progressos na informação e nas comunicações, nas armas de destruição, na tecnologia industrial, na medicina e na genética, na metalurgia, na ecologia, na emancipação da mulher e na desagregação da família, na liberdade sexual, na autodeterminação dos povos e nas práticas terroristas, na difusão das drogas e na criminalidade organizada, na circulação de pessoas, mercadorias, capitais e ideias, nas organizações internacionais e regionais, nos hábitos de vida, na apropriação e na destruição dos oceanos, na exploração interplanetária e, por último e não menos importante, na luta pelos Direitos do Homem.

A 10 de Dezembro de 1948 a Assembleia Geral das Nações Unidas, logo na sua III sessão ordinária, adoptou e proclamou a Declaração Universal dos Direitos do Homem, com a recomendação de o seu texto ser “disseminado, mostrado, lido e explicado, principalmente nas escolas e outras instituições educacionais, sem distinção nenhuma baseada na situação política dos países ou territórios”.

A Declaração baseava-se no “reconhecimento da dignidade inerente a todos os membros da família humana e dos seus direitos iguais e inalienáveis”, como fundamento da liberdade, da justiça e da paz no mundo.

Segundo o seu preâmbulo, o desprezo e o desrespeito pelos direitos do homem ultrajam a consciência da humanidade, impondo-se que eles sejam protegidos pelo império da lei, “para que o homem seja compelido, como último recurso, à rebelião contra a tirania e a opressão”.

O objectivo principal da Declaração é criar a compreensão de que “todos os homens nascem livres e iguais em dignidade e direitos” (...) “sem distinção de qualquer espécie, seja do sexo, língua, religião, opinião pública ou de outra natureza,

origem nacional, riqueza, nascimento ou qualquer outra condição”. Curiosamente, diga-se entre parêntesis e à boca pequena, este objectivo cria sérios embaraços aos defensores dos regimes monárquicos.

São por demais conhecidos os direitos fundamentais à vida, à liberdade e à justiça. Sabe-se que ninguém pode ser submetido a torturas e a tratamento desumano ou degradante. Ninguém pode ser arbitrariamente preso, detido ou exilado. Também diz a Declaração que ninguém será sujeito a interferência na sua vida privada nem a ataques à sua honra. E há ainda os direitos à propriedade, à nacionalidade, ao matrimónio, ao trabalho, ao laser, à segurança social.

A Declaração tem XXX artigos cuja leitura soa aos nossos ouvidos como música celestial. São palavras bonitas com escassa correspondência na vida real, mas que foram mesmo assim um passo gigante na vida da humanidade. Pena é que os artigos correspondam apenas aos padrões, aos hábitos e às práticas de meia dúzia de países ocidentais socialmente mais evoluídos. A Declaração é, por enquanto, tão-somente ou pouco mais do que um projecto de vida, um ideal comum a ser atingido por todos os povos com o objectivo de cada indivíduo se esforçar por promover o respeito pelos direitos dos outros.

Infelizmente, não foram grandes os progressos nos últimos cinquenta anos. Só em guerras e perseguições raciais, religiosas ou políticas morreram nesse intervalo tantos seres humanos como durante a Segunda Guerra Mundial. A pena de morte, a tortura e os maus tratos físicos e morais ocorrem em todo o mundo, até no seio da família. Milhões de seres humanos morrem de fome, de epidemias ou sem assistência médica. Um pouco por toda a parte se encontram refugiados, desalojados ou mutilados. A justiça ou é lenta ou precária ou não existe.

Em relação aos tempos anteriores à Declaração, houve uma forte melhoria na denúncia das violações e na sua condenação pela opinião pública internacional. Conseguiu-se uma acção notável das grandes organizações internacionais, uma

proliferação de democracias nos cinco continentes e a “autodeterminação” e a “libertação” dos povos colonizados.

Mas não tenhamos ilusões: a saída dos colonizadores deu origem a outro tipo de violações dos direitos humanos como a guerra civil, o genocídio, a tirania, a fome e a pilhagem. Como se lê em recente editorial do Diário de Notícias, há um crescente de sacrificados que se disporiam a trocar a liberdade por uma refeição decente.

O Homem deixou para resolver no século XXI muitos problemas como a erradicação da sida, o tráfico de droga e a despoluição do ambiente. Mas deixou também por resolver o cumprimento e a aplicação prática da Declaração Universal dos Direitos do Homem. Para isso muito poderão contribuir uma maior sensibilização da opinião pública, o ensino dos Direitos do Homem nas escolas e, sobretudo, a instituição de um Tribunal Penal Internacional, em actuação permanente. Com características e jurisdição diferentes do já existente Tribunal Europeu dos Direitos do Homem.

Temos de reconhecer que a Amnistia Internacional tem desempenhado um importante papel na denúncia e na inventariação periódica das violações. Mas, como escreveu Medeiros Ferreira, não parece realista imaginar que a defesa da Declaração Universal dos Direitos do Homem pode ficar entregue a organizações não governamentais sem o protagonismo dos poderes públicos. Sem o empenhamento dos Estados não há defesa efectiva dos direitos humanos. A este respeito, dizia o nosso Prémio Nobel de Literatura, aliás sem grande originalidade, duvido que os governos façam, nesta matéria, nos próximos cinquenta anos o que não puderam ou não quiseram fazer nos cinquenta anos que agora celebramos. E dizia ainda “é mais fácil ao homem chegar às pedras de Marte do que chegar ao seu semelhante”.

Mas, apesar de todos os pessimismos, a Declaração Universal muito contribuiu para fazer do nosso século, como lhe chama João Paulo II, o século dos direitos humanos.

E. H. Serra Brandão

Poder Marítimo: Tradição e Ciência

A TRADIÇÃO HISTÓRICA: O BINÓMIO COMÉRCIO/DEFESA

O passado marítimo de Portugal está tão distante como a fundação da nacionalidade. As análises a esse passado centram-se quase exclusivamente nos feitos militares, enfatizam as grandes armadas e os combates navais, e esquecem que o país nasceu e se afirmou no contexto internacional, devido ao poder resultante da ampla articulação de actividades políticas, económicas, sociais e militares ligadas ao mar.

Apesar de as práticas política e estratégica nacional, nos reinados de D. Dinis e de D. João II, evidenciarem o claro entendimento deste facto, é só em meados do século XVI que Fernando Oliveira publica a “Arte da Guerra no Mar”, um importante tratado de estratégia marítima, que sistematiza e define os conceitos de uso e de controlo do mar. Na sua opinião a operacionalização destes conceitos requer capacidades de presença, de protecção e de projecção de força, para além de navios mercantes, de bases e de entrepostos comerciais. Desta forma simples e clara, Fernando Oliveira identificou os factores do poder marítimo que estimularam a ascensão de Portugal como potência mundial nos séculos XV e XVI.

Não haverá grandes dificuldades em admitir a semelhança entre a doutrina estratégica concebida por aquele grande estrategista português, centrada nos conceitos de uso e de controlo do mar, e a preconizada por Alfred T. Mahan no século XIX, que levou os governos do Reino Unido, da Alemanha, do Japão e, mais tarde, dos Estados Unidos, a adoptar esses mesmos conceitos, a reajustar as missões das suas marinhas e a estruturar os respectivos sistemas de força naval, muito antes de se envolverem em violentíssimas confrontações recíprocas. Na realidade, Fernando Oliveira e Mahan, cada um na sua época, não se limitaram a interpretar a história. Fizem história! A par desses dois vultos do pensamento estratégico marítimo mundial, parece justo lembrar Sir Walter Raleigh, que em 1616 enfatizou a importância do poder marítimo escrevendo:

“Quem comanda o mar comanda o comércio mundial; quem



comanda o comércio mundial comanda as riquezas do mundo e, consequentemente, o mundo”.

Se, no passado, o poder marítimo centrado nos conceitos de uso e de controlo do mar, viabilizou a prossecução de um leque alargado de objectivos geopolíticos, estamos convictos que, no futuro e numa perspectiva tradicional centrada nesses conceitos, moldará o destino dos Estados.

A título exemplificativo vejamos o caso do comércio marítimo. No passado, as nações que organizaram as suas economias em torno desta actividade dominaram o mundo. Presentemente, a generalidade dos cidadãos não entende a importância do comércio marítimo, devido ao distanciamento entre os portos e os centros urbanos, que torna a actividade marítima invisível ao cidadão comum. Este, só reconhece o significado do comércio marítimo quando alguma perturbação de cariz sócio-profissional ou de segurança afecta o normal funcionamento do sistema de transporte e de distribuição dos bens de consumo. Apesar da evidência deste alheamento, a globalização económica contribuiu para que o comércio marítimo se intensificasse entre todos os continentes, numa escala sem paralelo ao nível da eficiência e da eficácia, sendo o custo do transporte virtualmente negligível, facto que estimulou as afinidades e o desenvolvimento dos litorais.

A globalização económica e o papel do transporte marítimo, sobretudo no que se relaciona com os recursos estratégicos, condicionam claramente a política mundial, em virtude de qualquer perturbação ter repercussões planetárias. O petróleo, considerado indispensável nos dias de hoje, será apenas um dos recursos vitais transportados por mar. Se tomarmos como válido um certo sentido de continuidade dos grandes fenómenos político-estratégicos, afigura-se plausível considerar que as ameaças à liberdade de circulação nos oceanos, existentes no passado, se verificarão novamente no futuro. Por isso, só Estados cujas marinhas militares mantenham as missões clássicas de presença, de protecção e de projecção de força, necessárias ao uso e ao controlo do mar, terão capacidade para satisfazer os anseios de segurança, de progresso e de bem-estar dos seus cidadãos, isto é, para promover um futuro melhor.



A REVOLUÇÃO CIENTÍFICA: O BINÓMIO RECURSOS / AMBIENTE

Fernando Oliveira, ao contrário de Mahan ou de Sir Walter Raleigh, associou claramente a ciência à sua concepção de poder marítimo. Como refere na “Arte da Guerra no Mar”, se o poder marítimo se relaciona com o comércio, defesa e posse, isto é, com o uso e o controlo do mar, a tecnologia inerente a estas actividades surge como uma componente determinante daquele poder.

Tal facto foi perfeitamente percebido por Fernando Oliveira, porque este estrategista pertenceu à geração dos que necessitaram de conhecer a geografia mundial, de descobrir as melhores rotas para as distantes regiões do comércio e de afirmar positivamente os interesses inerentes ao sucesso das actividades marítimas nacionais.

A doutrina estratégica concebida por Fernando Oliveira, para estruturar, edificar e operacionalizar as actividades marítimas nacionais foi desprezada em Portugal. Por isso, só no século XIX e em presença de algumas humilhações nacionais, se volta a reconhecer e a salientar que a ciência ligada às actividades marítimas é uma componente fundamental do poder nacional. Progressivamente, de forma algo tímida e com sucessivos avanços e recuos, começou a ser admitido que a dependência de Portugal relativamente ao mar extravasava o binómio comércio/defesa ligado ao uso e ao controlo do mar, e englobava, também, um binómio recursos/ambiente, associado à preservação e à protecção dos oceanos.

Os alicerces desta mudança foram lançados por D. Carlos I que, em 1896, certamente devido às influências recebidas nos frequentes contactos com oficiais de Marinha e impressionado pela intensa actividade científica do Príncipe Alberto do Mónaco, empreendeu a primeira campanha oceanográfica nacional. Homem de ciência e de cultura, D. Carlos I cedo percebeu a importância do estudo do mar para o progresso da Humanidade. Por isso, em 1898 criou o Aquário Vasco da Gama, com o objectivo de permitir que estudantes, especialistas e colectores de amostras desenvolvessem as suas investigações marítimas sazonais.

Em Janeiro de 1907 foi constituída a Sociedade Portuguesa de Ciências Naturais, tendo D. Carlos assumido a presidência honorária. Um dos objectivos desta Sociedade foi a obtenção dos fundos necessários ao estabelecimento de uma Estação de Biologia Marítima, o que só ocorreria a 10 de Maio de 1919. Entre 1920 e 1940 a investigação marítima foi liderada, primeiro pelo Prof. Dr. Celestino da Costa e, depois, pelo Dr. Magalhães Ramalho, ambos funcionários da Estação. A par dos mais ilustres oceanógrafos europeus, estes investigadores realizaram trabalhos relevantes para a definição do regime oceanográfico na plataforma continental portuguesa.

Para responder às necessidades da nossa frota pesqueira

nacional, a 4 de Novembro de 1948, foi constituída a Missão de Estudos de Pesca da Junta das Missões Geográficas e de Investigações Coloniais, denominada a partir de 1951 por Missão de Estudos das Pescas de Angola. Em 5 de Dezembro de 1950 foi criado o Instituto de Biologia Marítima de Lisboa, que resultou de uma expansão e automatização da Estação de Biologia Marítima de Lisboa relativamente ao Arquivo Vasco da Gama.

O esforço científico desenvolvido durante a II Guerra Mundial permitiu obter meios tecnológicos que revelaram as riquezas do solo, sub-solo e da água do mar. Por isso, nos anos 60 começou a esboçar-se a corrida aos recursos minerais e energéticos existentes nas plataformas continen-

tais. No contexto do esforço organizacional para incentivar a exploração e o aproveitamento dos recursos marinhos portugueses, em 1958 foi criado o Instituto Hidrográfico. Contudo, o eclodir do conflito colonial levou a que, nas décadas de 60 e 70, o esforço de investigação do mar fosse direccionado para a hidrografia do Ultramar, com raras, mas significativas, excepções do domínio da acústica submarina e da investigação das pescas.

Em 1974 e, na sequência da reorganização do Estado decorrente das transformações do regime, o Instituto de Biologia Marítima deixou de estar na dependência da Marinha, tomou a designação de Instituto Nacional de Investigação das Pescas (mais recentemente Instituto Português de Investigação do Mar), e integrou parte dos laboratórios e dos técnicos de Biologia Marítima do Instituto Hidrográfico.

No final dos anos 70, o Instituto Hidrográfico entrou numa era de grande especialização tecnológica a nível humano e material, fruto de uma acção esclarecida e planeada com perspectivas de longo prazo, e do intercâmbio com a comunidade científica nacional e interna-

cional. Desse esforço foi possível adquirir maior sensibilidade e conhecimento sobre a natureza e a validade dos recursos existentes nos espaços marítimos sob jurisdição nacional.

De então para cá, a capacidade científica do Estado para conhecer com rigor e explorar racionalmente esses recursos, transformou-se num factor decisivo no âmbito das disputas económicas relacionadas com a preservação dos recursos marinhos. Adquiriu, igualmente, importância para proteger a qualidade ambiental do espaço atlântico onde se projectam os nossos interesses, aspecto determinante na qualidade da vida humana em Portugal.

Em presença destes factos, parece avisado englobar no conceito de poder marítimo do Estado, a par das tradicionais capacidades para usar e controlar o mar, as respectivas capacidades científicas para preservar e proteger os oceanos. 

António Silva Ribeiro
CFR



O N.R.P. "SAVE"

Comemorou o seu 25º aniversário

No passado dia 2 de Novembro, o N.R.P. "Save" comemorou o seu 25º aniversário. O evento realizou-se na Base Naval de Lisboa tendo sido presidido pelo 2º Comandante Naval, CALM João Nuno Ribeiro Ferreira Barbosa.

HISTORIAL

O navio-patrolha "Save" foi construído sob desenho português pelo Arsenal do Alfeite, tendo sido entregue à Marinha de Guerra Portuguesa em 31 de Outubro de 1973. É o último de 10 navios-patrolha da classe "Cacine", tendo no seu desenho estrutural algumas pequenas diferenças em relação aos primeiros 8 da respectiva classe. À semelhança do que existe no N.R.P. "Limpopo", estes 2 navios apresentam uma borda-falsa no castelo cuja característica se mostrou vantajosa no que diz respeito às suas qualidades náuticas. Ao longo dos anos, a experiência demonstrou que têm por esta razão, ligeiras melhorias no seu comportamento no mar.

Ao contrário do que existe nos primeiros 8 navios-patrolha, o camarote dos 2 oficiais situa-se por ante a ré da ponte no mesmo pavimento, reduzindo assim substancialmente este espaço. Esta alteração permitiu no entanto, que a casa de ventilação viesse a ser colocada no compartimento inicialmente destinado ao referido camarote de 2 oficiais e por conseguinte a criação de um camarote suplementar para 2 sargentos junto à respectiva copa no pavimento imediatamente inferior.

Depois de concluídas as provas de recepção e de mar, o navio foi atribuído ao dispositivo naval da Zona Marítima dos Açores desde 15 de Maio a 11 de Dezembro de 1974. Nos anos



seguintes, no continente e na Ilha da Madeira, foi atribuído às respectivas Zonas Marítimas cumprindo as missões e executando as diversas tarefas essencialmente do serviço público – busca e salvamento, fiscalização da actividade da pesca, controlo da poluição no mar, controlo das ajudas visuais à navegação marítima, presença naval e participação em diversos exercícios navais nacionais. Refere-se a título de curiosidade que em Dezembro de 1977, o navio escalou o único porto estrangeiro da sua vida- Las Palmas nas Ilhas Canárias. Recebeu o seu nome de um rio moçambicano embora nunca tivesse efectuada nenhuma comissão de serviço neste continente.

COMANDANTES DO N.R.P. "SAVE"

1TEN Pedro Manuel Ferreira de Bastos Moreira	03OUT73 a 20JUN75
1TEN Fernando Moreira Pereira	20JUN75 a 15FEV77
CTEN Guilherme Eduardo Trigo Allen	04ABR77 a 14JUL78
1TEN José Antelmo da Conceição Venâncio Correia	14JUL78 a 21DEZ78
1TEN Francisco Manuel Saldanha Junceiro	23DEZ78 a 20AGO80
1TEN Telmo Augusto Gonçalves	20AGO80 a 19SET82
1TEN António Tomé Robalo Cabral	16SET82 a 19SET84
1TEN Bento Manuel Almeida Gonçalves	19SET84 a 05MAR86
1TEN António Fernandes de Carvalho	05MAR86 a 13AGO87
1TEN António Victor Duarte Domingues	13AGO87 a 15ABR89
CTEN Marcelo Real Pamplona	16FEV90 a 19OUT90
1TEN João José Maia Martins	19OUT90 a 06NOV92
1TEN Aníbal Júlio Maurício Soares Ribeiro	06NOV92 a 30ABR93
1TEN Paulo Tomás de Sousa Costa	21NOV94 a 28SET95
1TEN Rui Manuel Pereira da Silva	28SET95 a 22AGO96
1TEN Manuel Amaral Mota	Desde 19FEV98

A CERIMÓNIA

Atracado na BNL, o navio contou com a presença de vários convidados, representantes da Esquadilha de Navios-Patrolha e do Comando

Naval, e também os antigos comandantes do navio. O CALM Ferreira Barbosa na câmara de oficiais assinou o Livro de Honra do navio, após o qual seguiu para a tolda onde se deu início à cerimónia propriamente dita.

O actual comandante do N.R.P. "Save" proferiu uma breve alocução alusiva ao evento, agradecendo particularmente a presença dos antigos comandantes, enaltecendo o seu papel na história do navio.

Seguidamente, procedeu-se à entrega de uma lembrança comemorativa aos antigos comandantes que também assinaram o Livro de Honra. Antes da cerimónia terminar o CALM Ferreira Barbosa proferiu umas breves palavras tendo enfatizado que os navios-patrolha "... são a linha da frente da imagem da Marinha pela proximidade com que desenvolvem as suas missões junto da sociedade civil ...".

A terminar, teve lugar no castelo do navio um almoço volante onde também se encontrava uma exposição fotográfica evocativa – OS 25 ANOS DO NRP "SAVE" – o que permitiu o reencontro e um são convívio de camaradas num inesquecível reviver de memórias.



Alocução do actual comandante do navio.

(Colaboração do N.R.P. "Save")

Engenheiros Maquinistas Navais

130 Anos

Em 11 de Dezembro de 1998, os Engenheiros Maquinistas Navais comemoraram os 130 anos da criação da classe com um conjunto de cerimónias que tiveram como cenário a Escola Naval, onde figurou uma notável exposição evocativa.

Os primeiros navios da Marinha dotados de meios mecânicos de propulsão, ainda que complementares das velas, tiveram os seus nomes ligados ao período histórico que então o país atravessava. A 24 de Julho de 1833 as forças liberais do Duque da Terceira derrotam os miguelistas e obrigam o governo absolutista a evacuar a capital. Nas águas do Porto, foi então apresado o vapor George IV (nome do anterior soberano britânico, falecido em 1830), que tinha sido adquirido em Inglaterra pelo governo de D. Miguel, e que na altura transportava munições: era um navio de casco em madeira, com propulsor de rodas de pás laterais, construído naquele mesmo ano para navegar entre Londres e Liverpool. A 26 de Julho o navio transporta D. Pedro e o seu ministério do Porto para Lisboa. Em 1836, dois anos após o termo da guerra civil, exilado D. Miguel, o navio é designado Napier, assim perpetuando o nome de Sir Charles Napier que tinha comandado a esquadra liberal que, em Junho de 1833, destroçou a esquadra absolutista no Algarve. Ainda em 1833, a guarnição do George IV apresa, em S. Martinho, o vapor inglês "Lord of the Isles" (título com origem no regente tradicional das ilhas ocidentais da Escócia, um dos ainda detidos pelo príncipe de Gales). O



Assistência à conferência.

seu nome é também traduzido para "Lorde das Ilhas" e, em 1836, em homenagem a outra figura ilustre das guerras liberais, é finalmente mudado para Terceira.

A máquina a vapor faz assim a sua entrada na Marinha.

Tinham então decorrido 13 anos desde a chegada a Portugal do primeiro navio de propulsão mista com pavilhão nacional. De facto, terá sido o "Conde de Palmella", entrado no Tejo em 14 de Outubro de 1820, à força dos 20 cavalos que accionavam a sua roda de pás, a transportar a primeira máquina a vapor, acontecimento que terá mesmo correspondido à sua introdução prática em Portugal, já que a primeira aplicação na indústria não terá ocorrido antes de 1835.

Com os navios apresados foram também incorporados os responsáveis pelas suas máquinas, já que se tratava de equipamentos então apenas conhecidos dos meios académicos que as estudavam, e de alguns industriais que com eles haviam contactado em aplicações no estrangeiro ou em demonstrações em Portugal.

Em 1854 quando são já 7 os navios da Marinha com propulsão mecânica (ainda que apenas auxiliar da vela), é regulamentado o serviço do pessoal empregado nas máquinas a vapor dos navios da Armada e ofici-na de caldeiras do Arsenal de Marinha e organizado o Corpo de Maquinistas Navais, no qual são incorporados os maquinistas ingleses que acompanhavam as máquinas de Inglaterra e os nacionais entretanto também contratados.

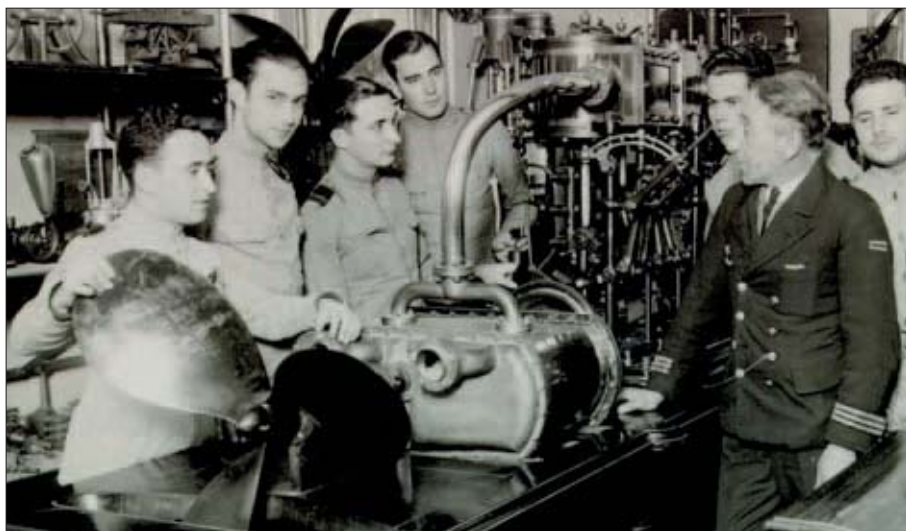
Sobre a época, escreveu em 1913 o Almirante Brás de Oliveira (Anuário da Escola Naval, 1913) "... Transformara-se o navio e reconheceu-se ser a máquina a vapor elemento indispensável para a guerra. Era urgente instruir as classes auxiliares indispensáveis, construtores navais e maquinistas, para acudir às exigências do momento, e recrutar em número suficiente, concedendo soldo e regalias, pessoal que viesse frequentar a Escola Naval, a habilitar-se com o curso da sua especialidade, para servir o Estado a bordo dos navios..."

Na segunda reforma da Escola Naval, fundada em 1845 em substituição da Companhia Real dos Guardas-Marinhas, e por decreto de 26 de Dezembro de 1868, é criado o curso de Engenheiro Maquinista. O seu regulamento é aprovado em 10 de Junho de 1869, ano em que são admitidos os seus 6 primeiros alunos: Augusto Esteves Ventura, Francisco António Sequeira. Francisco Augusto d'Oliveira, Francisco Domingos da Cunha, Guilherme Joaquim de Almeida e Jayme Henrique Pereira.

Entre 1869 e 1998, a Escola Naval formou cerca de 480 oficiais com o curso de engenheiro maquinista naval e com o seu sucessor e herdeiro, de engenheiro naval – ramo



Os Engenheiros Maquinistas Navais na Escola Naval.



Aula na Escola Naval com o Eng^o. O'Sulivand Simões.

de mecânica, criado em 1991. De entre 259 que o poderiam fazer, embora alguns deles se encontrem fixados em lugares afastados, reuniram-se 162 na Escola Naval, no dia 11 de Dezembro de 1998, em comemoração da criação do seu curso.

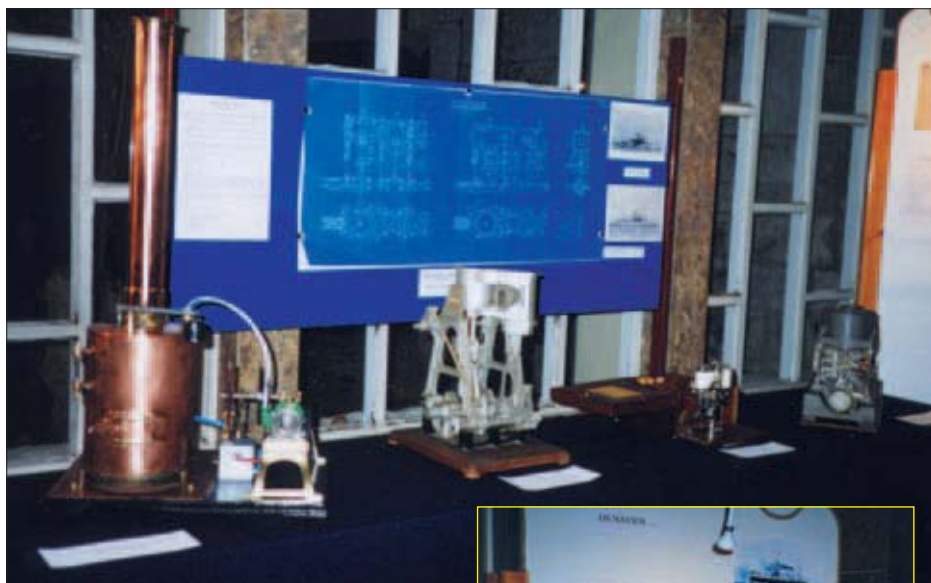
Os participantes no encontro, que incluiu os 32 actuais alunos do curso de engenheiro naval – ramo de mecânica, foram acolhidos por uma exposição instalada no átrio do auditório da Escola Naval e assistiram a uma sessão cujo programa envolveu uma alocução do comandante da EN, uma retrospectiva histórica do curso e das classes dos engenheiros mecânicos da Marinha, realizada pelo CALM EMQ Roque Martins, a apresentação do projecto de reforma do curso, com vista a criar condições para a sua certificação, e o balanço do Prémio Eng^o Vila Real (prémio escolar, destinado a galardoar o melhor aluno do curso), ambos a cargo do departamento respectivo da EN. A sessão foi encerrada pelo oficial engenheiro maquinista naval mais antigo no activo, o CALM Brito Afonso.

Tendo por cenário a entrada principal da Escola Naval, os participantes no encontro foram registados em fotografia, à qual se seguiu o descerramento de uma placa comemorativa no átrio do edifício escolar, simbolicamente realizado pelo mais senior dos presentes, o engenheiro Sande e Silva.

Antes do desfile do corpo de alunos, ao qual assistiram os participantes, falou o res-



Descerramento da lápide alusiva.



Aspectos da exposição.

pectivo comandante que, em breves palavras apontou aos actuais cadetes da EN os oficiais presentes na comemoração como honroso exemplo da Escola que frequentaram.

Aos brindes do almoço falaram o comandante da Escola Naval e o CALM engenheiro maquinista naval mais antigo, o CALM Carvalho Afonso, que realçou, com incontida emoção, o profissionalismo com que os graduados com o curso cuja efeméride se celebrava, sempre desempenharam as suas funções, dirigindo-se aos mais jovens dos presentes "... É para continuação deste legado que vós, os mais novos, se estão a preparar. Não por causa dos que passaram, mas por vossa causa, pela satisfação de ser capaz de enfrentar, conviver e dominar uma tecnologia que evolui em função geométrica, e de, com sensatez, dignidade e aprumo, servir de modelo e mestre daqueles que a manuseiam..."

A exposição comemorativa, que se manteve aberta até meados de Janeiro de 1999, foi organizada pela Escola Naval, contando com a contribuição de numerosas entidades e personalidades que deram sugestões, cederam documentos ou permitiram a sua reprodução.

Os temas seleccionados foram o resultado essencial da pesquisa de aspectos históricos ligados aos oficiais engenheiros maquinistas navais e à sua actividade, nos múltiplos domínios em que a exerceram, desde o serviço a bordo dos navios de superfície e submarinos, na aviação naval, em terra nos mais diversos organismos da Marinha, entre os quais direcções técnicas, instituições de ensino, capitânicas e comandos de defesa marítima, oficinas navais e serviços de assistência oficial no ultramar, arsenais de Marinha e do Alfeite, até a outros organismos do estado e privados, em Portugal e no ultramar.

Figuras ilustres do ensino da Escola Naval foram objecto de relevo, o General Ferrugento Gonçalves, que leccionou as disciplinas específicas de engenharia no longuíssimo período que decorreu entre 1891 e 1929, o



engenheiro João do Pinho, assistente do General, autor de livros técnicos de elevada qualidade.

O engenheiro Sequeira de Castro, que foi o primeiro professor de máquinas de combustão interna, o engenheiro Rodrigues dos Santos distinto e exigente professor e o engenheiro Vila Real, que serviu na EN durante um longo período em tempos mais recentes, onde regeu um elevado número de disciplinas, prova do seu invulgar eclectismo científico.

MESTRES INSIGNES



GENERAL
Ferrugento Gonçalves



CTEN EMQ
João do Pinho



CFrag EMQ
João Sequeira de Castro



CMG EMQ
José Rodrigues dos Santos



CMG EMQ
Guilherme Vila Real

Uma área da mostra foi dedicada às associações através das quais os engenheiros maquinistas navais pretenderam dar divulgação a assuntos de natureza técnica e em paralelo, conquistar espaço de classe de pleno direito numa Marinha que, nalgumas questões, parecia então ainda marcada pelos capitães da vela, na expressão feliz de Eduardo Scarlatti.

A Associação dos Engenheiros Machinistas da Armada, fundada em 1884, terá mesmo sido a segunda agremiação de engenheiros em Portugal, naturalmente precedida da que agrupava os engenheiros civis, tendo sido precursora das prestigiadas "American Society of Naval Engineers" (fundada em 1888) e do "Institute of Marine Engineers" (fundado em 1889).



Alocução final na cerimónia.

Em 1892 é concedido alvará real a uma nova associação, sucessora da primeira, a Associação dos Engenheiros Maquinistas Portuguezes, na qual podiam filiar-se, para além dos oficiais EMQ, os maquinistas da marinha mercante os engenheiros dos caminhos de ferro, e os industriais considerados como engenheiros machinistas, era, em boa verdade, a comunidade nacional da machina a vapor.

Entre 1893 e 1895, a Associação publicou a *Revista Mechanica Portuguesa*, de apresentação e conteúdo a demonstrar a qualidade dos seus editores e colaboradores.

Para além do fim do século XIX, infelizmente, pouco mais se sabe sobre a Associação, a não ser que, em data desconhecida, na década de 40 do século XX, é criada a Liga dos Engenheiros Maquinistas Navais. A Liga mantém actividade até cerca de 1973, publicando – entre 1964 e 1966 – alguns números de um Boletim, que contém artigos técnicos e regista movimentos e promoções dos oficiais EMQ.

A época historicamente conturbada terá contribuído para o progressivo apagamento da sua actividade.

Cerca de meia centena de es-

pécies bibliográficas da autoria de engenheiros maquinistas navais, de áreas técnicas e de produção literária, ocuparam também uma área da exposição, com lugar de relevo para duas singulares personalidades: o engenheiro Pinto Ferreira, que ingressou no quadro dos engenheiros maquinistas antes da criação do curso na Escola Naval, e foi autor de numerosa bibliografia de engenharia, para além de ter dirigido oficinas no Arsenal de Marinha e de ter sido professor no ensino industrial e ele próprio fundador e proprietário de uma fábrica, e o comodoro Eduardo Scarlatti Quadrio Raposo, espírito irrequeto e multifacetado, engenheiro, crítico de teatro, jornalista, ensaísta e poeta.

Os navios e as suas máquinas, com destaque para os mais antigos também foram objecto de atenção: os primeiros submersíveis (o primeiro na península), o cruzador D. Carlos I (o maior navio combatente de sempre na Marinha portuguesa), os destroyers (espinha dorsal da Marinha durante os meados das décadas de 30 a 60), e a FFAH "Vasco da Gama", presente em modelo, a ilustrar a Marinha da actualidade.

Em 11 de Dezembro de 1998, a propósito do 130º aniversário da criação do curso de engenheiro maquinista naval, celebraram-se, sobretudo, os Homens, os técnicos e os marinheiros, e a sua obra numa Marinha que todos e cada um, de diversos modos, souberam amar e honrar.



(Colaboração da Escola Naval)

NAVIOS NOTÁVEIS DO SEC. XX



Cruzador "D. Carlos I"



Contra-torpedeiros da classe "Vouga"



Fragatas da classe "Vasco da Gama"

Os Mergulhadores na Armada

Persiste a dúvida sobre qual terá sido a data exacta do aparecimento de mergulhadores na Armada. A primeira e muito interessante referência histórica a actividades com mergulhadores portugueses remonta ao ano de 1580 e foca precisamente uma operação de natureza militar levada a efeito contra navios: “nadadores portugueses, nadando debaixo de água, atacam navios espanhóis fundeados no rio Tejo, procurando danificar-lhes o casco”.

Durante três séculos e por falta de elementos bibliográficos, nada se conseguiu saber sobre a actividade de mergulho realizada em Portugal, até que, em 1899, surge então o primeiro diploma que regula as actividades dos mergulhadores na Armada.

Com o decorrer dos anos e a par do progresso técnico que a especialidade vai conquistando não só no plano nacional como também noutros países, novos diplomas surgem com a finalidade de dar resposta às necessidades que à Armada se colocam no âmbito do emprego dos seus mergulhadores.

Sem querer maçar os nossos leitores com o uso e abuso de datas e referências a diplomas legais, recortam-se em seguida as efemérides que mais se distinguem nesse campo: mais reflexos vêm a produzir no âmbito da formação de mergulhadores:

- 1903: surgem as primeiras “Instruções Gerais para o Serviço de Mergulhadores”;
- 1913: são promulgadas as primeiras “Disposições relativas ao serviço dos mergulhadores da Armada”, constituindo o primeiro regulamento propriamente dito;
- 1924: os “Mergulhadores da Armada” são inseridos na “Brigada de Mecânicos”;
- 1927: o navio salvadego “PATRÃO LO-PES” começa a utilizar mergulhadores nas suas actividades;

- 1932: são criadas “Regras e sinais para o Serviço de Mergulhadores da Armada”;

- 1949: é criada na “Direcção do Serviço de Submersíveis” uma “Secção de Mergulhadores e de Salvação”, destinada à instrução de mergulhadores, e é aprovado um novo regulamento para os “Mergulhadores da Armada”, no qual fica prevista a instrução de mergulhadores civis;

- 1959: é criado na “Direcção do Serviço de Submersíveis” o “Serviço de Mergulhadores e de Salvação”, para o qual transita a instrução de mergulhadores, e é aprovado um novo regulamento para os “Mergulhadores da Armada”, no qual são pela primeira vez criadas

diferentes categorias de mergulhadores: Mergulhadores-Sapadores, Mergulhadores normais e Mergulhadores-Vigias;

- 1961: é criada a classe de Mergulhadores e é constituído o “Centro de Instrução de Navegação Submarina”, destinado à pre-



Instrução com escafrando clássico.

paração do pessoal de navegação submarina e do serviço de mergulhadores;

- 1964: são criadas as unidades de Mergulhadores-Sapadores;

- 1966: é criada a “Secção n.º 1 de Mergulhadores-Sapadores”, à qual é atribuída ao ex-Comando da Defesa Marítima da Guiné;

- 1968: são criadas a especialização em sapador submarino no quadro de praças da Armada, a “Secção n.º 2 de Mergulhadores-Sapadores” e a “Escola de Submarinos e de Mergulhadores”, e é promulgada legislação que regula a prática do mergulho amador e as atribuições da Marinha no campo do ensino desta modalidade;

- 1969: a Marinha passa a dispor do N.R.P. “S. ROQUE” como primeiro navio prioritariamente destinado ao apoio a mergulha-

dores, o qual vem a ser mais tarde equipadado com uma câmara hiperbárica e a ser substituído pelo N.R.P. “RIBEIRA GRANDE” (em 1992);

- 1973: são criados os destacamentos de Mergulhadores-Sapadores n.ºs 1 e 2 e é criada a Escola de Mergulhadores, a qual, para além das suas atribuições no âmbito do ensino, integra o “Serviço de Mergulhadores e Salvação” (com atribuições no âmbito da logística do mergulho);

- 1979: é aprovado um novo regulamento para os “Mergulhadores da Armada”, no qual são pela primeira vez englobados os mergulhadores em serviço militar obrigatório;

- 1985: é introduzida a alteração ao regulamento dos “Mergulhadores da Armada” alusiva à criação dos mergulhadores-nadadores de combate;

- 1994: é extinto o ex-Centro de Instrução de Minas e Contramedidas e são assim transferidas para a Escola de Mergulhadores as responsabilidades do ensino da inactivação de engenhos explosivos; é também promulgado o Regulamento do Mergulho Profissional;

- 1997: a Marinha passa a dispor do N.R.P. “SHULTZ XAVIER” como quarto navio de apoio a mergulhadores.

A análise da documentação subjacente a estas efemérides permite identificar três épocas marcantes da história dos “Mergulhadores da Armada”. Com efeito, até ao início da década de 30 e em virtude de a Armada dispor até então unicamente de escafundros clássicos (equipamentos de mergulho semi-autónomo com ar respirado em circuito aberto, fabricados por “SIEBE & GORMAN”), a formação dos mergulhadores circunscreve-se a actividades do âmbito da salvação marítima, realizadas até à profundidade de 50 metros (vedação de

rombos, corte, cravação e soldadura submarina; desmontagem e montagem de hélices; recuperação de naufragados, de material naval e de corpos de vidas perdidas, e construção e manutenção de rampas de lançamento de embarcações). Estas actividades constituem por assim dizer uma experiência e uma formação pioneira numa área do mergulho que representa nos dias de hoje uma mais valia muito significativa na vertente de serviço público.

Em 1934, transparece o início da segunda era da história do mergulho na Armada.

De facto, depois de adquiridos os primeiros equipamentos



Terminando um treino de orientação submarina.

de mergulho autónomo com oxigénio puro respirado em circuito fechado ("DAVIS" e "SALVUS"), a Armada dá os primeiros passos na área do mergulho militar, através da realização de acções de treino de sabotagem, até profundidades da ordem dos 10 metros. Não obstante esta dinâmica, são ainda escassos os recursos humanos disponíveis para garantir a estabilidade da actividade, ficando inclusivamente desertos muitos dos concursos que ao longo dos anos têm lugar, ao ponto de, em 1949, a Armada contar apenas com um mergulhador. Duas razões fundamentais determinam esta situação: a remuneração exígua concedida ao mergulhador face ao risco e ao esforço físico da actividade, bem como à falta de segurança de funcionamento dos meios da época e à aversão natural a esta e a todas as actividades subaquáticas, ainda envoltas de mistério e incógnitas.

A introdução de determinadas inovações orgânicas em 1949; o lançamento em 1956 da formação na dura e eficiente escola inglesa, daqueles que vêm mais tarde a ser os primeiros mergulhadores-sapadores e a aquisição de novos equipamentos de mergulho autónomo e semi-autónomo com ar ("COUSTEAU GAGNAN" e "NARGUILÉ") e de mergulho autónomo com misturas sobreoxigenadas ou oxigénio puro ("CDBA"), capazes de permitir mergulhar a profundidades de, respectivamente, 60, 54 e 10 metros, fazem com que a actividade desponte novos atractivos e por isso se regista desde logo em 1953, um efectivo de três mergulhadores, que aumenta a um valor médio de dois mergulhadores por ano.

Depois de criadas em 1959 as categorias de Mergulhador-Sapador, de mergulhador normal e de mergulhador-vigia e na tentativa de dar corpo à vertente militar do mergulho, a Armada institui em 1961 a classe de Mergulhadores e cria, no mesmo ano, o Centro de Instrução de Navegação Submarina, centro este que simboliza a primeira organização montada para levar a cabo um ensino mais qualificado e capaz de fazer face a um universo de formandos mergulhadores progressivamente mais expressivo.

A crescer a estas medidas, no sentido de minimizar algumas carências de pessoal ainda sentidas e que não permitem à Armada a aplicação plena do conhecimento que já detém no âmbito das acções de carácter defensivo e ofensivo próprias da "sabotagem" e da guerra de minas, nasce em 1968 a especialização em sapador submarino, aberta a todas as classes da Armada e com uma finalidade idêntica à dos mergulhadores-sapadores.

Até ao início da década de 90, outros



Recolha de um torpedo.

desenvolvimentos importantes têm lugar nesta segunda era da história dos "Mergulhadores da Armada". Destacam-se entre eles, em 1964, a criação das Unidades de Mergulhadores-Sapadores, em 1969, a activação do navio de apoio a mergulhadores, dotado, mais tarde, de meios de tratamento de acidentes de mal de descompressão no local de operação (N.R.P. "S. ROQUE"), em 1978, a criação da categoria de "mergulhador em serviço militar obrigatório", e, em 1985, a criação da categoria de mergulhador-nadador de combate, esta com o objectivo de introduzir na Marinha algumas capacidades ainda não existentes no âmbito das incursões anfíbias e de outras acções especiais.

Em resposta a uma crescente exigência técnica no domínio da formação em mergulho militar, às mudanças organizacionais e a um aumento de meios materiais ao dispor dos "Mergulhadores da Armada" ao longo desses trinta anos, a Marinha procede a sucessivas reestruturações da organização do ensino do mergulho, por forma a melhor responder às especificidades da actividade. Ilustram este facto a criação da Escola de Submarinos e de Mergulhadores em 1968 e a criação da Escola de Mergulhadores em 1973.

Em 1994, com a promulgação da LOMAR e dos respectivos Decretos Regulamentares, com o início de um importante processo de reequipamento das Unidades de Mergulhadores e com a promulgação do "Regulamento do Mergulho Profissional", nasce, digamos assim, o terceiro grande período histórico dos "Mergulhadores da Armada".



Trabalho de corte submarino com maçarico.

Neste contexto, transferem-se do ex-Centro de Instrução de Minas e Contra-medidas para a Escola de Mergulhadores as competências de ensino de inactivação de engenhos explosivos (IEE), tarefa cuja sensibilidade requiere uma equipa de formadores expressamente seleccionada, preparada e dedicada, tendo em consideração os elevados padrões de segurança exigidos durante a prática de IEE e a diversidade de cenários operacionais em que actua o universo diver-

sificado de formandos (extensível a outros ramos das Forças Armadas, a forças militarizadas e a outras entidades).

No âmbito do mergulho civil profissional, assiste-se com o estabelecimento do novo enquadramento legal a uma dinamização da formação (com acesso directo ao mercado de trabalho do mergulho profissional), traduzida numa maior diversificação dos cursos de mergulhador profissional ministrados na Escola de Mergulhadores.

Por outro lado, o processo de reequipamento das unidades de mergulhadores constitui um significativo passo em frente na eficácia do cumprimento da execução do amplo leque de acções que lhes estão cometidas através do respectivo conceito de emprego.

A aquisição de novos e mais modernos meios potencia assim um melhor desempenho das tarefas de reconhecimento táctico da costa, de inactivação de engenhos explosivos e de demolição de obstáculos em ambiente submarino, de "sabotagem" submarina, de inactivação de engenhos explosivos em ambiente terrestre e de trabalho subaquático aplicado à construção e manutenção de infraestruturas submersas, e ao salvamento marítimo.

Na meta final do reequipamento, a Marinha, conciliando diferentes áreas do conhecimento, designadamente do mergulho profundo e da medicina de mergulho, aspira ver concretizado o projecto de alargamento das suas capacidades no âmbito da guerra de minas e do salvamento marítimo, através do aumento da profundidade de intervenção dos seus mergulhadores.

Até à chegada de tão honrosa efeméride e enquanto mergulhando com confiança em busca, de outros segredos das tradicionais profundezas, os "Mergulhadores da Armada" fazem jus à intrepidez, à diligência, à vigilância e ao zelo sugeridos pelo seu mais célebre lema – "IN AQUA OPTIMI" !

(Colaboração da Esquadilha de Submarinos)

O N.T.M. "Creoula" na Regata Cutty Sark 1998

"Vasco da Gama Memorial"

O N.T.M. "Creoula" cumpriu mais um ano de treino de Mar, conforme é sua vocação, com jovens das mais diversas origens sociais e geográficas. Cumulativamente, participou em missões exclusivamente de representação naval e da Marinha.

Durante o ano de 1998 embarcaram no N.T.M. "Creoula" mais de quinhentos jovens instruendos em 10 viagens de treino de Mar, realizadas em 3072 horas de missão das quais 1558 foram a navegar sendo 265 exclusivamente à vela, percorrendo um total de 10098 milhas náuticas.

No âmbito destas viagens, o navio visitou 4 portos estrangeiros e 9 nacionais, tendo sido visitado por um total de cerca de 42700 visitantes.

Uma das viagens mais importantes foi a participação do "Creoula" na Regata "Cutty Sark" – "Vasco da Gama Memorial", em comemoração dos 500 anos da chegada deste navegador à Índia. É desta viagem que falaremos a seguir.

Como já vem sendo habitual de há cinco anos para cá, o Grupo de Trabalho do Ministério da

Educação para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses seleccionou mais uma vez jovens de escolas de todos os distritos do País para embarcarem no N.T.M. "Creoula". Desta vez, o projecto foi mais arrojado e em vez dos usuais 17 dias de viagem para Sul (Canárias, Madeira e Cádiz foram destinos preferenciais), o Grupo de Trabalho "atirou-se" para uns possíveis 26 dias de viagem com participação na 1ª parte da Regata Cutty Sark entre Falmouth e Lisboa, e estadia de 3 dias na Corunha.

O navio largou da B.N.L. no dia 7 de Julho e a chegada à Corunha, primeiro porto desta viagem fez-se sem novidade, embora com alguma dificuldade, pois a nortada dificultava a progressão do navio obrigando a velocidades entre os 4 e 5 nós (ligeiramente inferiores à neces-

sária para chegar à hora prevista). Felizmente, após a passagem do Cabo de Finisterra o vento diminuiu, permitindo, já nas primeiras horas do dia 10, recuperar o atraso.

A estada na Corunha foi muito agradável, tendo o navio sido recebido com a amabilidade característica dos galegos em relação aos portugueses.

Facto curioso foi o caso de se encontrarem nessa data cinco navios da Marinha de Guerra Portuguesa atracados simultaneamente no porto da Corunha: o N.T.M. "Creoula" e os NRP's "Vega", "Polar",



Faina geral de mastros.

"Baptista de Andrade" e "Oliveira e Carmo".

A viagem prosseguiu para Falmouth onde o navio atracou a 16 de Julho, após passar a noite fundeado na baía, integrando então a frota participante na Regata Cutty Sark e as celebrações náuticas daí decorrentes.

No porto de Falmouth, o N.T.M. "Creoula" foi reencontrar alguns velhos companheiros destas andanças de regatas da STA (Sail Training Association): o "Kruzenstem", o "Dar Młodziezi", o "Mir", o "Cuauhtemoc", o "Palinuro", o "Swan fan Makum", o "Iskra", o "Pogoria", o "Kaliakra", entre muitos outros divididos em várias classes.

O "Creoula" e a "Sagres", de braço-dado, literalmente, foram a representação portuguesa neste grande evento náutico.

Apesar do clima estar longe do agradável Verão português, o dia da largada chegou célere para instruendos e guarnição que se ocuparam, nestes três dias em terra, em confraternização com participantes de outros veleiros (um dos objectivos principais destes acontecimentos), assim como a tentar conhecer um pouco deste cantinho de Inglaterra que se chama Cornualha. Na última noite, um magnífico fogo-de-artifício assinalou o começo da despedida de Falmouth à frota participante.

No dia da largada há todo um colorido de gente em movimento, fardas, bandeirolas, ban-

deiras, a típica agitação nos cais, as despedidas, enfim, um frémito que nos trespassa a todos numa impossibilidade de indiferença ao cenário. A este frémito há ainda que juntar uma espécie de ansiedade que antecede o início da regata, para obtermos os ingredientes que compõem normalmente os estados de espírito dos participantes nesses dias de partida.

Largou-se, logo de seguida, o já típico desfile naval, e num instante estamos na partida da regata. A partida, espectáculo magnífico, com todos os grandes veleiros a procurarem a todo o pano partir na frente (partem primeiro que os outros mais pequenos) e distanciar-se dos seus rivais. A densidade de veleiros é grande e situações de proximidade acontecem frequentemente na euforia da largada.

Na largada, o "Creoula" não partiu entre os primeiros, no entanto, ao virar de bordo mais cedo, fazendo à bolina cerrada uma verdadeira tangente a Cape Lizard e aproveitando a corrente de maré favorável que é bastante forte neste ponto, conseguiu sair do Canal da Mancha para Oeste e manter durante os primeiros dois dias uma posição bastante boa entre os outros veleiros da classe A.

No terceiro dia, 22 de Julho, a navegar à bolina (como sempre até aí, pois o vento encontrou-se sempre desfavorável) para WSW, esperava-se a passagem de uma



pequena frente que faria rondar o vento e permitir ao navio fazer rumo directo a Finisterra. No entanto, pelas 3 horas da madrugada esta frente, que não era afinal tão pequena quanto isso, fez aumentar repentinamente o vento e enquanto o pessoal comparecia no convés para faina geral de mastros, (os instruendos foram dispensados, pois as condições meteorológicas e o risco inerente assim o justificavam) um dos brandais em que enverga a extênsula da mezena rebentou. Posteriormente ao se carregarem as extênsulas, duas delas rasgaram-se irremediavelmente. Carregou-se também a giba e a mezena. Nesse mesmo dia, com o nascer do Sol, o vento amainou após a passagem de um forte aguaceiro e içou-se novamente todo o pano disponível, pois não se queria perder tempo e lugares na regata, apesar das duas extênsulas rasgadas. Previasse para essa noite a passagem de outra frente com aumento do vento e o consequente mau tempo, estando todo o pessoal avisado da possibilidade de nova faina geral de mastros. Após a meia noite, o vento aumentou e foi rondando ligeiramente de S para SSW e a partir daí estabilizou permitindo ao navio fazer

estai que a sustenta, ficou a funcionar quase como um balão (com o navio a navegar à bolina!...) até ser carregada pelo pessoal do navio em rápida faina geral de mastros.

No dia seguinte, o navio encontrava-se profundamente dentro do Golfo da Biscaia, sem possibilidades de utilizar a giba, logo também a mezena por questões de equilíbrio, e duas extênsulas, com vento fraco desta vez de Leste e na contingência de ter que partir a 5 de Agosto para uma nova viagem de quase dois meses, tendo antes que reparar todos os danos no velame e massame assim como a própria avaria no radar, de que se falará adiante.

Foi nestas circunstâncias que o navio desistiu da regata, seguindo para Lisboa a motor e procurando assegurar assim a próxima viagem ao Canadá.

Na festa da estada da regata em Lisboa (Vasco da Gama Memorial), o "Creoula" não pode infelizmente participar, conseguindo no entanto, após as reparações e fainas essenciais à próxima viagem, integrar ainda a parada naval no Tejo na qual participaram todos os navios participantes.

Há uma história curiosa que aconteceu entre o "Creoula" e o



Carregar pano.

senciais para o pessoal carregar as velas à noite. Navegava-se a uma velocidade de cerca de 10 ou 11 nós, a WSW com vento bastante forte de Sul.

Alguém chama o "Creoula" em castelhano no VHF. Era o navio-escola mexicano "Cuauhtemoc" que dizia encontrar-se à nossa popa em rumo de colisão e por se encontrar em faina geral de mastros, logo não podendo mudar de rumo, solicitava que nós o fizéssemos. O Oficial de Quarto surpreendido, pois não tinha visto nenhum navio nas proximidades (no entanto, estava má visibilidade e chuva o que viabilizava a hipótese de um navio próximo não ser visto), na presença do Comandante, replicou num fluentíssimo "portunhol" que o "Creoula" também estava em faina geral de mastros, que por outro lado navegávamos sem radar e não sabíamos onde o "Cuauhtemoc" se encontrava, para além do facto de aquele ser o navio alcançante, logo deveria ser ele a guinar. Mau grado esta explicação os do "Cuauhtemoc" insistiam no VHF para que fôssemos nós a guinar. O Oficial de Quarto dirigiu-se então ao exterior na tentativa de ver o "Cuauhtemoc", no entanto, o halo criado pelas luzes de convés na chuva não permitia distinguir rigorosamente nada. Em faina geral de mastros era impossível apagar as luzes e o radar estava avariado! Não havia meio de saber do "Cuauhtemoc" e de avaliar directamente o perigo de colisão. E no VHF continuavam os mexicanos, que mudássemos de rumo, que se estavam a aproximar. O Oficial de Quarto

voltou a replicar que não os via nem tinha possibilidade de ver, que não tinha radar, que se estava em faina geral de mastros numa situação de emergência. Os do "Cuauhtemoc" pediam agora para que guinásemos para Sul (180º) para evitar a colisão que parecia eminente. Mas como, se era de Sul que soprava o vento com rajadas acima dos 40 nós e estávamos em faina e com o pano quase todo ainda içado? Mais uma vez o Oficial de Quarto por ordem do Comandante e na impossibilidade de se fazer outra coisa, repetiu a

sua ladainha, adiantando ainda ser impossível guinar para Sul (como era óbvio) por ser daí que o vento soprava. Após mais alguns minutos de tensão e de repetições ao VHF, do navio mexicano perguntaram qual a nossa posição. O Oficial de Quarto prontamente passou a posição do "Creoula" e durante os minutos que se seguiram não se ouviu mais nenhuma comunicação do "Cuauhtemoc" ...

Intrigado, mas já suspeitando do que se passava, o Comandante chamou de novo o navio mexicano e perguntou por sua vez a posição em que aquele se encontrava. A posição foi passada e rapidamente marcada na carta. O "Cuauhtemoc" encontrava-se "apenas" a quarenta milhas por ante a ré de nós!... Depois da tensão foi a gargalhada geral na Ponte!

Como alguns Oficiais do "Creoula" e do "Cuauhtemoc" tinham já estreitado relações durante a estada em Falmouth, voltaram a encontrar-se após a chegada a Lisboa num convívio a bordo do navio-escola mexicano e foi então abordado o estranho acontecimento. Ironicamente perguntou-se-lhes qual era a velocidade a que nos desviássemos àquela distância. A explicação veio entre gargalhadas e algum embaraço: tinham-nos confundido com um outro navio que passava perto deles o qual nem sequer chegaram a saber qual era!

António Mourinha
27EN



Ferrar o pano.

uma velocidade de cerca de 10 nós, mesmo sem as duas extênsulas, apesar de a um rumo pouco favorável que levava o navio para o meio do Golfo da Biscaia. Afinal, parecia já não haver necessidade de se fazer faina geral de mastros. No entanto, pelas 6 horas da madrugada o vento aumentou ainda mais, de forma súbita e passou em poucos momentos de 25 para 45 nós fazendo com que rebentasse o punho superior do estai em que enverga a giba. A giba sem o

navio mexicano "Cuauhtemoc" durante a primeira noite de mau tempo e que merece ser contada. O navio navegava desde Falmouth sem o radar de navegação em funcionamento, pois uma avaria que surgiu à chegada a este porto, apesar dos esforços envidados, não pôde ser reparada antes da largada. Ora nessa noite de mau tempo, como já referido, apitou a faina geral de mastros à qual o pessoal acorreu com brevidade, tendo-se acendido nesse momento as luzes do convés, es-

Lima de Freitas e o Bicentenário do Hospital da Marinha

Recentemente falecido, o Mestre Lima de Freitas ocupa um lugar de relevo no panorama artístico português da segunda metade do século XX.

Artista multifacetado, pintor, desenhador, gravador tem também uma obra escrita como ensaísta da problemática do imaginário da arte.

Citando João Pinharanda, Lima de Freitas, com breve estada em Paris a partir de meados da década de 50, prefigurou-se, com Júlio Pomar, como um dos mais activos teóricos e artistas do neo-realismo. Desenhador minucioso, recuperou uma tradição formal arcaizante, boschiana e breugheliana, que haveria de desenvolver depois da sua adesão, ao longo das décadas seguintes, aos valores dum surrealismo entendido como ilustração dum saber místico e esotérico.

Deixou o seu nome ligado ao Bicentenário da Criação do Hospital da Marinha através da autoria da Medalha Comemorativa da efeméride. Pensamos ter algum interesse, sem qualquer pretensão erudita, trazer ao conhecimento dos leitores da Revista da Armada alguns dos aspectos relativos à genese dessa medalha, provavelmente uma das últimas (senão a última) obras do Artista no campo da medalhística. Tudo começou, quando da elaboração do programa das comemorações do Bicentenário da Criação do Hospital da Marinha, a Comissão Organizadora decidiu que o acontecimento deveria ser assinalado pela edição duma medalha, se possível em metal nobre, e da autoria duma figura de relevo do meio artístico nacional.

Saíram vários nomes para a mesa. Por consenso, tendo presentes algumas das suas criações anteriores no género, optou-se pelo nome de Mestre Lima de Freitas.

Coube-me o contacto preliminar, por via telefónica, para saber da disponibilidade do Mestre e eventual aceitação da encomenda. Com extrema simpatia, alegando o muito trabalho que de momento o ocupava, Lima de Freitas começou por declinar o pedido. Mas quase no remate da conversa acabou



por não fechar totalmente a porta da nossa esperança: embora não o conhecesse, uma instituição com duzentos anos e ligada à Marinha, merecia-lhe todo o respeito.

Pediu algum tempo para reflectir, o número do telefone e o nome do contacto, e que posteriormente nos informaria.

Prolongou-se a nossa inquietude por cerca de três semanas.

Telefonou-me depois para o Hospital e informou-me que dada a natureza da comemoração se sentia na obrigação de aceitar a incumbência. Logo nesse instante se combinou um almoço, a decorrer no Hospital da Marinha, em que se pormenorizariam os aspectos mais relevantes para a efectivação da Medalha.

Creio que todos os que estiveram pre-

desenho que elaborara para o anverso da Medalha.

Inspirada pela leitura, altamente simbólica, da heráldica do Hospital da Marinha, o Mestre criara outra igualmente significativa: o caduceu fora transformado em mastro e cesto de gávea. A chama do ensino em brilhante sol. A serpente naval aparecia desenhada em flâmula ondulante e enrolada no mastro. A cabeça da serpente, conforme nos mostrou sacando do bolso do casaco uma espécie de agenda, com vários esboços, fora directamente colhida dum desenho que reproduzira do natural, quando uma visita a um templo faraónico algures durante uma viagem ao Egipto.

Como fundo do anverso, uma vela redonda enfunada, duas enxárcias, por cima um céu com nuvens e por baixo um mar de pequena vaga. No reverso a simples indicação da efeméride: Bicentenário do Hospital da Marinha 1797 – 1997, sobreposta pelo fundo do Brasão.

Aprovado sem reservas, seguiu o dese-

enho para o Prof. António Cândido que se encarregaria do modelo gessado, sendo a cunhagem em prata previamente acordada com a Casa da Moeda a quem caberia a edição.

A apresentação pública da Medalha decorreu num chuvoso dia de Novembro numa das lojas da Imprensa Nacional/Casa da Moeda, com a presença de várias individualidades da Marinha e da Empresa editora.

Infelizmente, por razões de saúde, Mestre Lima de

Freitas não pode estar presente.

O nosso último encontro decorreu em Dezembro no Hospital da Marinha, onde creio que pela primeira vez viu acabada a Medalha que havia concebido.

Ficou satisfeito.

Mestre Lima de Freitas deixou obra espalhada pelos cinco cantos do mundo em museus e colecções privadas.

As suas magníficas gravuras que decoram uma edição nobre de Os Lusíadas, foram muito recentemente reproduzidas em calçada portuguesa ornamentando uma rotunda de um dos jardins de Macau...

A uma das suas obras ficará indelevelmente ligado o nome do Hospital da Marinha.

Rui Manuel Rodrigues de Abreu
CMG MN



sentes guardam desse almoço uma memória grata da personalidade fascinante de Mestre Lima de Freitas. Conversador inteligente, com uma ironia bondosa e uma erudição sem arrogância, ouviu com benigno interesse um resumo da nossa história velha de duzentos anos, que foi complementada com uma visita a alguns dos locais de maior interesse do Edifício.

À despedida e como material para sua orientação, levou um modesto suporte de copos, que tinha impresso com algum pormenor o brasão do Hospital, de cuja heráldica previamente se informara, e um pequeno cinzeiro com uma reprodução do medalhão do tecto da Farmácia.

E durante quase oito meses esperámos.

Já corria o mês de Julho de 1997, quando Mestre Lima de Freitas trouxe ao Hospital o

As Naus de Pedra

Quando colaborava na **Revista Turismo**, o escritor – artista Jaime Duarte de Almeida apontou-me as “naus de pedra dos mareantes” como tema do maior interesse, que ele lera num artigo onde o autor referia que determinados traços dos relevos denunciavam o posto naval e outros distintivos de seus autores.

Jamais consegui localizar o autor do referido trabalho. Todavia, depara-se-me um arcaico barco de pedra sobre a padieira da porta dum velho muro duma desaparecida azinhaga em Almada, que me assegurou que as naus de pedra tinham outra motivação que não as das armas lisboenses, e logo no artigo **“Quando Lisboa nos Fala do Infante”** do nº de Janeiro - Março de 1960 da citada Revista, chamava-se a atenção para essas maravilhosas relíquias. Daí por diante, tentámos todas as oportunidades para estudar e lembrar as preciosas lápides com os barcos dos homens do mar. Desolador pregar no deserto, enquanto o camartelo faz desaparecer uma boa parte.

O senhor Coronel Nuno Valdez dos Santos apresentou uma comunicação à Academida de Marinha em 10 de Dezembro de 1986, subordinada ao tema **Pedras que Falam do Mar**, que ilustrou com 96 gravuras, tendo colocado então perguntas pertinentes, sem chegar a conclusão plausível, nem mesmo depois de interrogar mais de uma dezena dos nossos melhores estudiosos e muitas outras figuras de prestígio da nossa vida cultural que não lhe deram resposta que se lhe afigurasse digna de aplauso.

Torna-se irrefutável a existência de um facto histórico quando o seu agente existe bem definido no espaço e no tempo e é conhecido e provado através de narrações escritas e orais, respondendo por sua própria natureza às dúvidas suscitadas.

A Sé do Porto, iniciada no episcopado do bispo francês D. Hugo, ainda na vigência do Condado Portucalense, mostra numa pedra de portaria a ingénua insculptura de um barco, suscitando sérias interrogações:



Barca esculpida numa pedra da frontaria da Sé do Porto e que é, certamente, das mais antigas representações iconográficas dum navio português (fins do século doze ou princípios do imediato).

“... memória, rasto de chegada de cruzados? sigla profissional? esquecido ex-votos? mera representação estereotipada? sinal de contribuição para obra?

Qual a mensagem que lhe caberia transmitir – ou, mais modestamente, para comunicar o quê? e a quem?

São tudo questões de difícil ou mesmo impossível resposta”.(1)

Da mesma época, a românica igreja de Rio Mau, na área de Vila do Conde, mostra no relevo dos seus capitéis duas barcas: uma com um barqueiro e a outra com três passageiros. Estas singelas esculturas, alheias e desnecessárias à harmonia do conjunto, terão sido gravadas à revelia por anónimos apaixonados do mar para tornar-se as mais antigas representações iconográficas de barcos, os primeiros esculpidos marinheiros que conhecemos.

As muralhas de Santarém teriam sofrido obras de recuperação e conservação em várias épocas. Num desses trabalhos, que pode remontar ao século XVI, alguém grafitou no reboco fresco a figura de um barco que, felizmente, se conserva no jardim do nº 36-A da Avenida 5 de Outubro. Do século passado ou princípios deste serão as gravuras de barcos de Foz Coa. Também, e à feição do que ocorre nas jazidas de S. Francisco Xavier, em Goa, e de Vasco da Gama, nos

Jerónimos, o relevo de um navio aponta a eterna morada de homens cujas vidas foram temperadas pelos salgados amargores dos mares.

A casa de Pero Galego na Viela da Parenta, em Viana do Castelo, remonta aos princípios da segunda metade de quinhentos.

Gravada no duro granito duma ombreira, a caravela memoriza e perpetua os feitos navais de um grande marinheiro que na sua juventude foi numa armada a África e comandou durante três anos um navio que destemidamente fez guerra sem tréguas aos piratas que infestavam os mares das costas do Continente e das Ilhas.



Tumulo de Vasco da Gama, na Igreja dos Jerónimos.



Casa de Pero Galego, Viana do Castelo.

A lápide com barco da Rua das Fontainhas a S. Lourenço, 34, deve remontar ao séc. XV. Arcaicas e belíssimas são várias destas relíquias e, dentre estas, aquela quase delida que na Rua do Benfornoso, 210, mostra um galo empoleirado no cesto da gávea como que a perpetuar a basófia do marinheiro que em terra canta de poleiro. Uma das naus da Calçada de S. Vicente, 106, mal afeiçoados alguns contornos da pedra bruta para dar-lhe figura de barco, parece arrancada, desarvorada e perdida na tormenta, duma página lutuosa da nossa **História Trágico-Marítima**.

O belo prédio do Largo São João Nepomuceno, 14, foi construído por Cipriano Bízio que, em 1800, aforou o terreno aos padres do hospício, começando as obras de seguida. (2). Os velhinhos do lar ali localizado não tinham a menor lembrança de ouvir falar do construtor do prédio, mas não tinham dúvidas de que os barcos de pedra eram dos marinheiros.

As duas caravelas da Travessa de S. João da Praça foram colocadas por Diogo da Silva, homem das armadas de África e 1º embaixador de D. João III ao Concílio de Trento, na casa que ali construiu por meados de quinhentos.

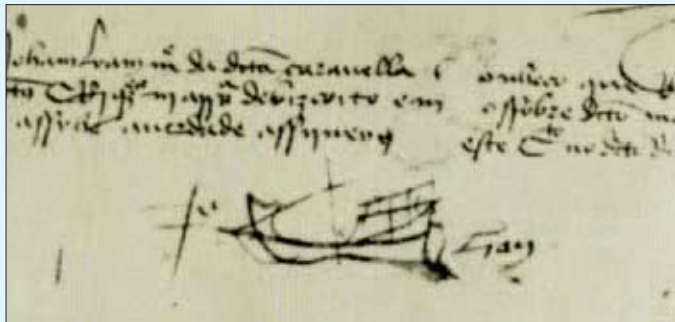


Largo de S. João Nepomuceno, 14.



Rua das Fontainhas a S. Lourenço, Nº 34.

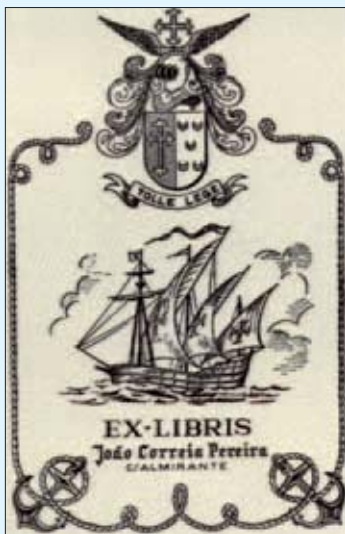
O velho merceiro daquela vetusta casa do corvo da Rua das Farinhas diz-me que foi o poeta Afonso Lopes Vieira quem mandou colocar naquela galé de pedra no



Sigla do Mestre de caravelas, João de Lião, aposta num documento de 1488. A mais antiga representação de caravela.

palacete onde morou e que ele até lhe oferecera 500\$00 pelo corvo e que o mandava tirar e arranjar toda a fachada por sua conta.

Ao tempo da Fundação da Nacionalidade Portuguesa e ainda por



mucho tempo não havia bandeiras nacionais propriamente ditas que representassem o estado político, as nações ainda em formação. As forças guerreiras eram conduzidas sob a bandeira de cada chefe, que no essencial respeitavam a cor, as insígnias e os atributos heráldicos das ordens militares usados nos escudos a que cada qual juntava um ou outro cunho pessoal, quanto era vulgar os artistas identificarem-se nos próprios trabalhos através de marcas ou siglas.

Os Egípcios deixaram relevos de barcos esculpidos nas paredes de seus sarcófagos, os Fenícios gravaram navios na pedra, e os Viquingues os entalharam nas rochas. Tocados por estes povos marítimos e desde sempre escravos do mar, os Portugueses cedo se tomaram gente navegante aventureira e audaciosa, capaz de afrontar os Descobrimentos e de vasculhar os mares tenebrosos, a poder de remo e vela, em todos os rumos dos ventos.

Vencedores à custa de sacrifícios e vidas sem conto, não podiam os nossos navegadores deixar de observar a tradição iconográfica do barco como marca de vida que se colou à própria imaginação por atávica paixão marinheira que continua a manifestar-se nas pinturas de barcos nas muralhas dos portos, no azulejo, nos ex-votos, ex-libris, etc.

Com a epopeia dos Descobrimentos e consequente expansão lusitana, o navio quinhentista passou também a alegorizar a Alma Portuguesa e daí a valiosa emblemática que com rara felicidade espalha e enobrece a feliz tradição marinheira, completando-a com figura da nau nos emblemas de empresas, clubes, estabelecimentos, sociedades culturais e demais actividades ligadas ao mar ou a marinheiros.

A tradição do navio como sinal marinheiro já foi observada pelo Rei da Boa Memória que, talvez para obstar à sua generalização, determinou em 1400:

« Dom Joham etc. fazemos saber que nossa mercee he que os nossos alcaides das gallees moradores em a nossa cidade de lixboa por saber onde moram e serem conhecidos por alcaides e lhe serem guardados seus privilegios... que cada huu delles tenha aa sua porta senhas feuras de gallees... » (3)

A feliz tradição vem dos fundos dos tempos nacionais, facto sobejamente notado por dois ilustres olisipógrafos ao ponderarem que:

A ideologia heráldica de Lisboa teve desde sempre por motivo fundamental um navio – barca ou varinel, de linha meramente esquemática – com dois corvos colocados um na proa e outro na popa, e voltados para o interior da embarcação.

Muito remotamente o navio, qualquer que houvesse sido a sua linha, era insígnia dos portos marítimos, variando no que dizia respeito ao aparelho e aos acessórios.

Os corvos na figura heráldica olisiponense remontam, sem dúvida, ao tempo de D. Afonso Henriques, no começo do último quartel do século XII, embora dessa época não nos tenha ficado documento de qualquer espécie. Aquele significativo acessório não deve filiar-se nos brasões dos portos marítimos, dos quais nos ficou apenas a ideologia do navio de simples traça, e muito menos se filiara nas galeras biremes romanas, onde figuraria já um corbus (máquina guerreira). (4)

Nas ruínas da igreja velha de S. Nicolau foi encontrado um padrão dos barqueiros de Olisipo aos deuses marinhos cuja tradução:

*Memória consagrada aos deuses do Mar.
Os marinheiros e barqueiros
Do Oceano
Ofereceram este don ao templo de
Tethis, para que lhes livre
Suas embarcações de tempestades.
Dedicaram-lho por voto que tinham feito. (5).*

Mostra que já nos tempos pagãos havia, em Lisboa, um templo dedicado a Tétis, deusa do mar.

As naus de pedra foram notadas por renomados arqueólogos e escritores olisiponenses quando em suas peregrinações as vão encontrando sem deter-se para dispensar-lhe algo mais que um parágrafo:

“A Cidade tem ainda hoje muitas pedras com as naus de S. Vicente, por essas ruas, a atestar velhos ou mais novos domínios, ou significando quantas vezes, da parte dos particulares, um sinal de rogação protectora ao Santo da Cidade”. (6).

Quanto foram consideradas pertença da gente do mar por reputados historiadores:

“Em Lisboa, hóspede do irmão, vivendo na loja do cartógrafo, no bairro da gente do mar – cujos restos ainda hoje ostentam nos umbrais das portas, como um estigma de glória, as suas caravelas esculpidas no lioz – Colombo vê entrar e sair no estuário as naus aventureiras que vão e voltam das paragens remotas da África e dos arquipélagos atlânticos”. (7).

Outros autores anotam que as naus de pedra saem de Lisboa com os velhos marinheiros para continuarem a fazer-lhes companhia, levando consigo para a Ericeira:

(...) Um grande barco de madeira, uma arca poída dos anos, uma meia cómodo e ao fundo a cozinha esfumada. Por cima o sobrado, com o quarto de dormir, onde, mesmo da cama, se vê o mar, como pela vigia dum barco. Nas paredes imagens e navios em relevo – a barca, o iate, a escuna, o lugre em que navegaram... (8).

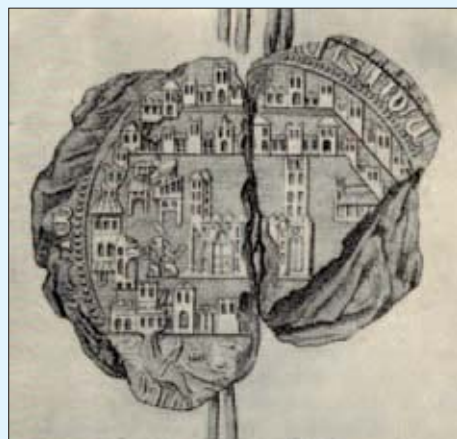
Ao descrever o Zuiderzê em “A Holanda”, Ramalho Ortigão observa: “Na padieira de um antigo prédio, datado, em grandes algarismos, de 1610, depara-se-me um baixo-relevo representando uma caravela, e por baixo este leitreiro: *In de Lisbons warder* (No barco que vai para Lisboa)”.

Estroutros ainda as vêem tão generalizadas que as consideram marca nacional:

“ (...) como Portugal a terra do fado e das caravelas prenhes de vento, em que a cruz de Cristo arreganha os lábios vermelhos, num sorriso muito cavalheiresco, de muita religião, muito nacional...” (9).

As figuras de barcos gravadas nos selos pendentes de quatro documentos de três entidades diferentes, respectivamente do Cabido da Sé

de Lisboa (1255), do Concelho de Lisboa (1255), da Chancelaria de D. Dinis (1285), e do Cabido da Sé de Lisboa (1295); quanto às dos padrões da Bica do Andaluz (1336) e da Bica de Arroios (1360), quando as fontes de abastecimento de água pertenciam à iniciativa de ordens religiosas e de proprietários que faziam chafarizes nos limites



A Sé. A cerca Moura e a Alcaçova de Lisboa em 1352.

de suas terras ou provinham da munificência régia e as armas da cidade eram diferentes, seriam facto sobejo para considerar que a figura iconográfica do barco teve cunho nacional que, mais tarde, Lisboa e outros municípios passaram a usar no seu brasão de armas. Além disso, das cerca de doze dezenas de naus de pedra das casas de Lisboa



Rua dos Anjos No 42.

homens do mar: as duas que foram retiradas das esquinas da Rua dos Arameiros que dão para as ruas da Alfândega e dos Bacalhoeiros, a da esquina desta artéria com a Rua da Padaria, outra na Rua Augusta, 236 (alta), e estoutra na Rua Primeiro de Dezembro, 76.

Cumprir considerar o facto de quase todas as lápides estarem viradas ao mar, das mais correctamente conseguidas com dados pessoais indiscutíveis, como acontece com a lápide da Rua de Santa Apolónia, 18, apresentarem o **corbus**, da sua singularidade e colocação a diferentes alturas, tudo a afastar a ideia mercantilista ou municipalista do evento.

O chafariz do Campo de Santana, construído quando D. Luís já se encontrava doente e teve projectos exuberantes, apresenta a maior singeleza de que apenas sobressai o relevo duma pequena caravela coroada de coroa real. Não será o barco preito marinho ao Homem que antes de ser rei foi comandante, querido e exigente a bordo?!



Esquina da Rua dos Bacalhoeiros com a Rua da Padaria.

A nau dificilmente notada na estátua de D. José algo terá a ver com a tradição da nau de pedra, desde que: *“Ainda assim não deixaram a Joaquim Machado de Castro a liberdade de inventar alegorias dos grupos laterais, nem de alterar os acessórios da estátua equestre ...”* (10)

E, logo em Abril de 1777, o povo substituiu o medalhão do marquês de Pombal, ainda em sua vida, pelas armas de Lisboa – o navio com os dois corvos – até que, em 12 de Outubro de 1833, o duque de Saldanha repôs o medalhão de seu avô.

Já a interpretação da parte ornamental do frontão da Câmara de Lisboa nos aparece claramente definida:

“... Encosta-se a uns livros, tem na mão esquerda um compasso e com a dextra levanta o facho para alumiar a Navegação, que se acha à sua direita, e se reconhece pela coroa rostral e pelo navio, e é representada durante a luta com o Oceano, no momento em que descobre o Brasil. Com a mão direita segura a auriflama portuguesa e, batendo com a haste no escudo do Brasil, faz surgir Santa Cruz.



Frontão da Câmara Municipal de Lisboa.



Chafariz do Largo do Mastro (Campo de Santana).

Com a mão esquerda mostra-se pronta a parar o golpe que o Oceano vai acenar-lhe. A túnica arrancada, o mastro do navio partido, assim como a borda deste calcada pelo pé do hipocampo, recordam as peripécias do descobrimento de Pedro Álvares Cabral.

Reconhece-se o Oceano pelo hipocampo em que monta, assim como pelos golfinhos do ceptro, com que arremete a Navegação. Um navio a vapor em construção lembra o Arsenal da Marinha de Lisboa; uma bóia, uma âncora, alguns cabos e remos indicam o seu porto.” (11).

A aventura marítima dos portugueses – obra dum plano maduramente estudado, amadurecido e apoiado em recursos científicos, cimentado com fé e constância indomáveis – só não foi mais além pela impossibilidade natural de aguentar-se o que sempre foi manifestamente superior às nossas forças, constringendo, desde o princípio, à escolha de precedências.

Daí serem demasiadamente escassas as informações que, acerca das viagens dos Corte Real e das outras tentativas ao Atlântico ocidental, nos dão os cronistas, talvez por terem sido feitas em segredo e quase sempre por iniciativa e à conta de particulares, quanto por serem segredo de Estado e estarem proibidas por carta de 22 de Outubro de 1443 do então regente D. Pedro todas as viagens para além do Cabo Bojador sem prévia licença do Infante D. Henrique.

“A 1447, ou pouco depois, diria respeito a viagem forçada daquela “nau de Portugueses” que, vindo do Mediterrâneo, pelo Estreito de Gibraltar fora, ‘lhe dera tal tormenta’,



Chafariz do Largo de S. Paulo.

que correndo a oeste 'muito mais do que quisera', fora ter a uma ilha 'em que havia sete cidades e onde se falava 'a nossa língua', 'e perguntaram se tinham os mouros ainda ocupado Espanha donde fugiram pela perda de El-Rei D. Rodrigo' ". (12)

Em Março de 1989, apareceram pertinentes notícias da existência de inscrições, exibindo embarcações de vela com a data 1450 e a Cruz de Cristo, numa gruta de Ábaco Grande.

Foram denunciadas pelos componentes, ingleses, da operação **Raleigh 178B**, que teve lugar de 14 a 19 de Janeiro desse ano com o objectivo de investigar a ocupação da ilha com especial incidência em épocas anteriores a 1492.

Os jovens estudantes foram instruídos no terreno por Ian Lothian que os levou a estudar os restos duma povoação que se chamou Alexandria, e depois à gruta onde se encontravam os referidos grafitos.

Curiosamente, as razões que a missão portuguesa, ali enviada para estudar a autenticidade das gravuras, encontrou para ilidi-las são sensivelmente as mesmas que a **Comissão Corte Real**, chefiada pelo Almirante Gago Coutinho, achou por bem considerar para perfilhar a Pedra de Dighton. (13).



Pedra de Dighton.

Além disso, a genuinidade das gravuras parece apoiada na existência dos restos dum veleiro afundado nas águas próximas.

A nau gravada na rocha do Templo da Barra, em Macau, poderá relacionar-se com a chegada dos primeiros portugueses aos mares do celeste império.

Em Milnerton, África do Sul, foi encontrada, já nessa década, uma "Pedra Postal" com a inscrição: "O capitão Cristóvão de Mendonça chegou aqui na Nau Vitória a 25 de Maio de 1524, todos bem. Deus seja louvado".

Ainda há poucos anos, os australianos procuraram com subido interesse os destroços de um navio português perdido na águas da sua costa onde em rochas próximas se encontraram figuras de remotos veleiros.

Destarte, vetustas gravuras de barcos dão a entender que nessas águas teriam navegado e talvez naufragado barcos portugueses em tempos anteriores aos vulgarmente considerados como está claramente exposto na História e nos preciosos relatos dos nossos cronistas.

Outros relatos confirmam que os mareantes portugueses já antes e nos primeiros anos dos Descobrimentos se aventuravam mar largo adentro, possuíam roteiros e referências celestes que aproveitavam o regime dos ventos alísios e as correntes do Atlântico de que até os "leigos" estavam industriados, quanto levavam no bojo dos barcos animais, sementes e plantas que vão deixando com escravos em pontos escolhidos das costas que iam tocando a fim de aí criarem novas culturas e condições que amenizassem a passagem de outros barcos de exploração e a sua posterior colonização, e daí as armas do Infante e dados pessoais dos mareantes que ficaram como sinal de descoberta e posse a marcar os troncos das grandes árvores, as cruzes de madeira e as insculpturas das rochas que ficaram esquecidas nas conhecenças desde o princípio aproveitadas como referências da navegação lusíada.

Durante o século dezanove, época nobre da cultura ultramarina que produziu muitas e valiosas obras de investigação sobre os Descobrimentos, bem muitas vezes impressas a expensas dos



Largo do Terreiro do Trigo.

próprios autores, aparecem várias referências à conhecida tradição das naus de pedra de que recolhemos da descrição da vila de Sagres:

Foi muito povoada esta villa, mas hoje nada existe da sua grandeza, senão as casas, aliás ordinárias, onde consta que morava o Infante.

Em Novembro de 1839, se collocaram n'esta casa, duas lapides de marmore, embutidas na parede.

Cada uma d'estas lapides tem 1,25 d'alto e 1,15 de largo.

Em uma estão gravadas as armas do infante (que são as de Portugal) tendo por timbre a cabeça de uma serpente alada, com a legenda -TALENT DE BIEN FAIRE- de que o infante usava.

Do lado esquerdo, vê-se um globo terrestre, e do direito um navio à vela.

Foi esculpida por Manuel Simões.

A lapide da direita, tem uma inscrição laudatoria, narrando os relevantes serviços que à patria, às sciencias mathematicas e à navegação, fez o esclarecido infante. (14).

O ilustre autor vai anotando vestígios das naus dos marinheiros, observando na descrição da vila duriense de Valongo:

Em 1625, um navio portuguez que regressava a este reino, soffreu tão grande tormenta, que estava a ponto de submergir-se. Os navegantes recorreram à protecção de S. S. Virgem, e um d'elles, chamado Thomé Antonio, natural de Campanhan, prometteu mandar construir uma ermida, dedicada à SENHORA, se chegasse a salvamento. Ouvida a sua prece, cumpriu Thomé o seu voto; pois, apenas desembarcou, na cidade do Porto, foi procurar sitio adequado ao seu intento, e que fosse perto da sua freguezia. Escolheu um planalto, na serra de Vallongo, chamado as Chans, e ali se erigiu a ermida.

Os povos d'estes sitios - principalmente os pescadores e navegantes, tinham com esta SENHORA grande devoção, e lhe faziam uma sumptuosa festa annual.

O fundador, em memoria da tormenta que esteve a ponto de o sepulturar no abysmo do mar, e aos seus companheiros mandou fazer e collocar na ermida, um lindo navio, com a competente inscrição. (15).

Os testemunhos de incontestáveis mestres mostram que desde as naus de pedra das casas dos navegantes aos mais pequeninos relevos e pormenores dos nossos monumentos nada pode entender-se por enfeites de acaso desde que alegorizam coisas importantes da vida nacional.

No homem, à necessidade de viver e de crescer cola-se o forte desejo de notorizar-se no espaço e no tempo, a aguilhoante ânsia de perpetuação, aproveitando todas as motivações para marcar sua existência durante e para além das próprias vidas. Daí as muitas antigas marcas em vetustas casas a recordar-nos devoções e apegos como acontece com os sinais e siglas tanto devocionais quanto a memorizar estirpes nobiliárquicas ou de ofício, correspondendo as naus de pedra à ideia de perpetuação da lembrança que os homens do mar das épocas áureas de antanho quizeram deixar-nos e nos cumpre conhecer, restaurar, respeitar e transmitir como recordações e homenagem aos navegadores que tornaram grande e notada a Alma Lusíada.

Acácio Neves
SAR AJ REF

(Colaboração do Gab. de Fot. do CEMA)

BIBLIOGRAFIA - NOTAS:

- (1) Nuno Valdez dos Santos – "Pedras que falam do mar";
- (2) Júlio de Castilho – "Ribeira de Lisboa", vol. IV, pág. 288;
- (3) José de Vasconcelos e Meneses – "Os Marinheiros e o Almirantado" p. 60;
- (4) Luís Pastor de Macedo e Norberto de Araújo – "Casas da Câmara de Lisboa" (1951), pág. 181;
- (5) Angelina Vital – "Lisboa Antiga e Lisboa Moderna", (1906);
- (6) Luís Chaves – "Lisboa nas Auras do Povo e da História", vol. I, pág. 158;
- (7) Carlos Malheiro Dias – "História da Colonização Portuguesa do Brasil" (1921), pág. XCVII;
- (8) Raúl Brandão – "Guia de Portugal" vol. I (1924);
- (9) Teixeira de Carvalho – "Notas de Arte e Crítica" (1926), Pág. 389;
- (10) J. A. d'Almeida – "Dicionário Abreviado ...", vol. II (1866), pág. 115;
- (11) Alfredo de Mesquita – "Lisboa" (1903);
- (12) Dr. Francisco Fernandes Lopes – "História da Expansão Portuguesa no Mundo", vol. II (1940), pág. 333;
- (13) Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa – Março-Abril de 1939;
- (14) Pinho Leal – "Portugal Antigo e Moderno" vol. VIII, (1878), pág. 324;
- (15) Pinho Leal – "Portugal Antigo e Moderno" vol. X (1882), pág. 180.

O contrato de Fernão Gomes

Uma das razões porque a exploração da costa africana entrou num certo impasse, a partir de 1460, concerteza que tem a ver com o facto de se perder de vista a Estrela Polar, à medida que se vai avançando para sul.

É verdade que outros astros nocturnos podiam ser observados – pode medir-se a altura de outras estrelas da Ursa Menor ou até da Ursa Maior -, mas isso implicava um cálculo mais complexo e não consta que essas técnicas fossem usadas pelos portugueses. Aliás, muito provavelmente, os pilotos daquele tempo não associavam a altura da estrela (ou do Polo) à latitude do lugar, porque não tinham a noção dessa coordenada terrestre. Para entenderem isso, precisavam de compreender que a terra era redonda, que tinha um equador e que a distância a esse equador era medida de zero a noventa graus, para um e outro lado (norte e sul).

Ora esta noção não era evidente no século XV, e o que nos sugere Diogo Gomes, na sua Relação (Marinha Henriquina 15), parece ser uma simples regra prática que relacionava um lugar com uma leitura, sem outros conceitos geográficos ou matemáticos. Por isso, é de crer que as primeiras viagens, efectuadas para sul da Serra Leoa, deviam ser feitas com alguma prudência. Era um passo para o desconhecido e, neste caso, o sentimento de insegurança era agravado por alterações significativas no regime de ventos e correntes.

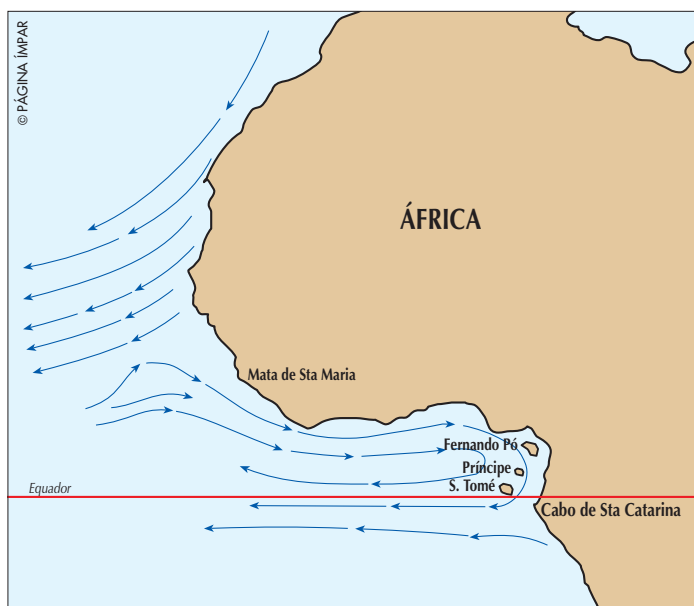
Sabe-se, no entanto, que se continuou a viajar para África e que foi mantido um comércio regular, cujo lucro pertencia à coroa ou ao infante D. Fernando (irmão do rei), conforme se efectuasse no continente ou nas ilhas de Cabo Verde. Certamente, foi na sequência de uma destas viagens comerciais que Diogo Afonso alcançou as ilhas ocidentais do Arquipélago, pelo final do ano de 1461 e princípios de 1462: a ilha de S. Nicolau em 6 de Dezembro, Santa Luzia a 13 de Dezembro, Santo Antão a 17 de Janeiro e S. Vicente a 22 desse mesmo mês.

Entretanto, em 1469, numa altura em que parecia difícil continuar a avançar com os reconhecimentos da costa, um contrato comercial efectuado com um rico mercador lisboeta chamado Fernão Gomes, veio alterar completamente o (aparente) impasse em que se estava desde o princípio da década.

A julgar pelo que nos deixou escrito João de Barros, o contrato foi assinado em Novembro de 1469, permitindo ao arrendatário a exploração, durante cinco anos, do comércio de toda a costa africana. Exceptuavam-se os traços de Arguim, que continuariam na mão do rei, e da região em frente do Arquipélago de Cabo Verde, que era monopólio dos habitantes da ilha de Santiago.

Em troca pagaria a quantia anual de 200 000 réis, e seria obrigado a mandar “descobrir” 100 léguas de costa por ano, a partir da mata de Santa Maria, onde se supõe que tinha chegado a última viagem de Pero de Sintra.

Não nos é possível conhecer todas as viagens que, por sua ordem, foram efectuadas e, tão pouco, sabemos os nomes de todos os navegadores que estiveram ao seu serviço. No entanto, através da pena de cronistas mais tardios, chegaram-nos algumas referências que nos parecem muito importantes. Muito provavelmente, logo em 1470, Soeiro da Costa faz uma primeira incursão para além do Cabo Mensurado, mas a viagem que nos surge com mais significado, talvez por ter sido a mais longa e mais profícua, é a de João de Santarém e Pero Escobar, efectuada em 1471 e 1472.



As correntes do Atlântico.

Nela se chegou ao local de resgate de ouro designado depois por Mina (onde se viria a construir uma fortaleza) e se descobriram pelo menos as ilhas de S. Tomé (21 de Dezembro de 1471) e do Príncipe (designada na altura por Santo António, por ter sido encontrada a 17 de Janeiro de 1472), sendo interessante verificar como se conseguem datar muitas destas descobertas, pelo facto de lhes terem sido dados os nomes dos santos que se festejavam no dia em que foram efectuadas. Esta viagem, teve ainda um outro mérito importante: permitiu entender o regime de correntes no interior do golfo da Guiné. Como ainda hoje é notório, quando a costa inflete para leste, as águas começam também a correr nesse sentido, facilitando a viagem de ida mas criando grandes problemas para o regresso, numa zona de ventos geralmente fracos. No entanto, mesmo no interior do Golfo, junto à actual República dos Camarões, esta corrente faz uma reversa e passa a correr para oeste, afastada da costa. Por isso, os navios que costeiam aquela região africana, quando querem regressar à Europa, têm de se afastar de terra, dirigindo-se para sul até encontrar essa reversa que lhes facilita a viagem. Pela certa, foi esta operação que levou os portugueses até S. Tomé.

Nos anos que se seguem, Fernando Pó alcançou a região dos Camarões e a ilha que hoje tem o seu nome, Lopo Gonçalves chegou ao Cabo Lopez (na altura Cabo Lopo Gonçalves), e Rui Sequeira ao Cabo de Santa Catarina (certamente a 25 de Novembro de 1474 ou 1475), já a sul do Equador.

Conforme já aqui se disse, o contrato era de cinco anos, terminando nos finais de 1474, no entanto, em 1 de Junho de 1473, o rei concedia ao mercador lisboeta a possibilidade de o prolongar por mais um ano, com um ajustamento de renda de mais 100 000 réis. Com base neste acordo, foram exploradas mais de 600 léguas da costa africana e foi ultrapassada a linha equatorial.

J. Semedo de Matos
CTEN FZ

O Exercício Físico e a Prevenção Cardiovascular

Factos e Mitos

Como resultado de grandes campanhas mediáticas de sensibilização para os benefícios da prática desportiva, nasceu, cresceu e sedimentou-se o conceito que o exercício físico é um valor em si mesmo, inquestionável.

A divulgação, implementação e generalização da prática do exercício, tem contudo sido feita com pouco cuidado, nomeadamente no que diz respeito à caracterização e quantificação do esforço necessário e suficiente para induzir os benefícios fisiológicos e psicológicos consensualmente aceites para a prática das actividades físicas.

Tem muitas vezes sido esquecido, que a resposta fisiológica aguda ao esforço, é favorecedora e indutora de sobrecargas funcionais, cardiovascular, respiratória e metabólica, que podem apresentar-se como potenciais agressores para a saúde, em particular para o aparelho cardiovascular.

Não tem sido suficientemente acentuado que só a prática repetitiva e regular de esforço apropriado induz adaptação orgânica fisiológica crónica favorecedora, ela sim, do aparecimento de factores de prevenção da doença cardiovascular como sejam, a instalação de uma nova atitude (anti-sedentária, com maiores níveis de auto-estima e menores tendências para a depressão e para a ansiedade), ou o surgimento de modificações favoráveis do perfil lipídico (descida do colesterol total, das LDL e dos triglicéridos e subida das HDL), da tolerância à glicose ou mesmo da pressão arterial.

Há, pois, que estabelecer claramente as diferenças entre o benefício seguro do exercício aeróbico regular, de intensidade e duração suficientes para induzir adaptações fisiológicas crónicas e o possível prejuízo da resposta orgânica aguda ao esforço, sobretudo se potenciado por grandes cargas competitivas.

Pode mesmo, em termos genéricos, afirmar-se que, enquanto o trabalho manual e o desporto recreativo regular, de intensidade moderada e preferencialmente aeróbico, são benéficos para o aparelho cardiovascular, o esforço exigido por práticas competitivas mais ou menos exigentes, é muitas vezes prejudicial.

A actual certeza que a inatividade é um factor de risco cardiovascular e a lógica do seu combate pela prática do exercício físico, não permitem a generalização da utilização indiscriminada de todas as práticas desportivas.

Uma breve análise da história da divulgação, implementação e generalização da prática do exercício físico é suficiente para perceber, por um lado, o modo superficial, pouco científico como tudo ocorre e por outro, a controvérsia em que a comunidade científica médica viveu, pelo menos até às últimas três décadas.

Até à década de 40, as ideias prevale-

Defendia igualmente, que muitos doentes cardíacos se tornavam desnecessariamente inválidos.

Tornou-se um campeão da divulgação dos benefícios da actividade física, que considerava útil, por ser de grande acessibilidade, barata e geralmente agradável.

Escrevia Paul Dudley White em 1927 – “o exercício como apoio à manutenção da saúde é benéfico nas doenças cardíacas, desde que a reserva funcional do coração seja suficiente para o permitir...”

Desdobrava-se Paul Dudley White em conferências, quando em 1955, enfartou o Presidente Americano Dwight Eisenhower,

coincidentalmente seu doente. Aplicadas as suas convicções ao mais alto nível da Nação Americana, com apenas um curto período de convalescência, dá-se o retorno do Presidente não só à Casa Branca, mas também aos campos de Golf. Foi, assim, mais fácil implementar e generalizar ainda mais a prática de actividades físicas, não só na prevenção, mas também nas reabilitação cardíacas. Faltava o suporte científico, aos conceitos generalizados que se iam tornando consensuais.

Foi em Inglaterra entre 1955 e 1965 com os trabalhos

de J N Morris (1953), Fox e Skinner (1964) e Taylor (1962) que se coligiram os primeiros resultados que suportam cientificamente os conceitos divulgados. Foram trabalhos (estudos necrópsicos) em que se compararam o estado de artérias de dois grupos etários semelhantes, que haviam tido actividades profissionais diversas, sedentários uns, fisicamente activos outros (motoristas de autocarros e carteiros) e que demonstraram que os indivíduos das profissões com maior inatividade tinham mais precocemente doença coronária e que esta era mais extensa e severa.

O mérito destes trabalhos foi fornecer o suporte científico para o reconhecimento da inatividade como factor de risco cardiovascular. A partir deles, é abusivo considerar que a prática desportiva mesmo regular, intercurtando longos períodos de inatividade de indivíduos sedentários, seja tão eficaz na prevenção cardiovascular, como mostrou ser o esforço regular e demorado exigido por profissões fisicamente activas.



centes, podem resumir-se nas seguintes afirmações retiradas textualmente de dois importantes livros da época. William Osler afirmava em “The Principles and Practice of Medicine” “... o repouso é do maior valor em todas as formas de doença orgânica cardíaca... se um homem com doença cardíaca tiver uma actividade profissional fisicamente exigente, deve ser aconselhado a abandoná-la e tentar outra...” Na edição de 1934 do “Cecil Textbook of Medicine” afirma-se: “...o esforço físico é capaz de induzir sérias lesões no coração do adolescente... o repouso é o mais valioso dos remédios para o coração com sopros...”

O grande responsável pela promoção e generalização do exercício físico foi indiscutivelmente o cardiologista americano Paul Dudley White.

Sem conduzir estudos científicos, estava convicto, pelas suas observações clínicas e pela sua própria experiência pessoal, que a prática regular da actividade física era um importante factor para a promoção e manutenção da saúde física e mental.

O exercício físico é útil, mas não é panaceia universal, que, de qualquer tipo e praticado em quaisquer circunstâncias resulte sempre em ganho para a saúde individual.

Compete ao médico prescrevê-lo, de acordo com as regras habituais de prescrição clínica. Só deve ser usado se indicado. Deve administrar-se com horário, dose apropriada e sempre que a situação o indicar com reajustamentos posológicos. As contra-indicações e os efeitos secundários existem e não podem ser esquecidos.

Parece pois, claro, que a prática regular do exercício físico para ser eficaz como factor de prevenção cardiovascular deve reger-se por princípios básicos – **os mandamentos da actividade física**, que aqui, de modo sucinto deixamos, para que possam ser considerados por cada potencial candidato a praticante desportivo e por todos aqueles que já praticantes, julguem dominar profundamente todas as suas vertentes.

Assim, e de acordo com as recomendações da American Heart Association e com o Grupo de Actividade Física da Fundação Portuguesa de Cardiologia, deve o exercício físico respeitar os seguintes princípios:

1. O Objectivo principal da utilização da actividade física é a promoção da saúde.

A promoção da condição física não poderá ser senão um objectivo secundário, exigindo sempre práticas mais intensas e demoradas e acarretando maior risco de lesões, nomeadamente osteo-musculotendíneas e articulares.

2. A actividade física regular não significa apenas actividade desportiva.

Os benefícios do exercício físico podem obter-se com tarefas tão diversas como sejam jardinagem, a horticultura, as danças ou mesmo os jogos tradicionais. A simples marcha pode ser suficiente para induzir ganhos de saúde.

3. Com a actividade física combate-se o sedentarismo e contribui-se para a correcção de outros factores de risco cardiovascular, nomeadamente a insulino-resistência, a hiperglicemia, a hipertensão



arterial, a obesidade, as dislipidemias, o tabagismo e o “stress”.

As vantagens da actividade física não se limitam ao aparelho cardiovascular sendo particularmente eficazes também para o estado psicológico e para a saúde do aparelho osteo-musculo-articular.

4. A actividade física deve ser apropriada e adequadamente executada.

Deve ser regular, pelo menos 3 sessões semanais não consecutivas, com duração de 20 a 60 minutos.

Os esforços físicos a utilizar devem ser predominantemente aeróbicos e do gosto do indivíduo que se exercita. Devem praticar-se regularmente e de modo progressivo, para conduzirem a adaptação crónica e não poderão em caso algum desprezitar os condicionalismos individuais. As actividades com carácter lúdico são as mais adequadas para as crianças, por permitirem o aumento do seu repertório motor. Os adultos idosos devem sempre evitar esforços associados a qualquer tipo de carga competitiva.

Os esquemas de execução de programas de treino físico devem envolver sempre um período inicial de aquecimento e um período final de retorno à calma. Durante a fase intermédia de estado, a intensidade dos esforços praticados deve ser suficiente e permitir ao indivíduo que se exercita, a manutenção de uma conversa durante o mesmo. Não deve em qualquer circunstân-

cia deixar de se “ouvir o corpo”. A sensação de fadiga extrema é de evitar. Formas mais elaboradas de treino, envolvem em geral, objectivos de aprimorar a forma física e devem, como tal, ser objecto de orientação técnica apropriada.

Não deve ser esquecido:

- A prática de actividades físicas só deve ser tentada se o indivíduo se sentir com saúde.

- Não é fisiologicamente correcto a prática do exercício em período digestivo, por poder ocorrer conflito de distribuição de débitos regionais, com risco cardiovascular consequente.

- O esforço praticado deve ser ajustado às condições climáticas – evitar altas temperaturas e elevadas humidades relativas.

- A prática desportiva exige vestuário, calçado e terreno adequados.

- O indivíduo que se exercita deve respeitar as suas limitações e saber identificar sinais e sintomas de alerta, tais como o desconforto precordial, as tonturas e a dispnéia extrema.

- O exercício deve ser do gosto individual e envolver predominantemente esforço aeróbico.

- Devem privilegiar-se os circuitos em terreno plano e as descidas.

- A melhoria da condição física exige treino e implica tempo.

5. Um médico especializado em actividade física e / ou um licenciado em Educação Física, são os conselheiros ideais para ajudar o praticante a escolher o regime de treino que melhor se lhe adapta.

6. Os programas de actividade física devem iniciar-se na infância, mas ... nunca é tarde para começar.

7. A prática passada de actividade física, mesmo se intensa, não concede protecção vitalícia. Ter sido praticante de actividade física não significa estar imune às doenças cardiovasculares. O exercício físico como vacina necessita de constantes reforços.

8. O exame médico prévio à decisão acerca da aptidão para a prática desportiva é uma necessidade absoluta.



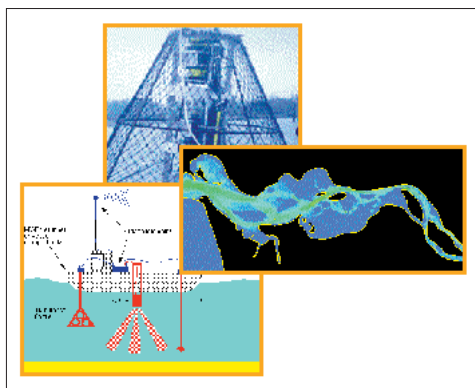
Eduardo Teles Martins
CFR MN

SISTEMA COSTEIRO DE PREVISÃO E OBSERVAÇÃO EM TEMPO REAL

● Decorreu no Auditório do IH, no passado dia 29 de Outubro, uma palestra sobre o Sistema Costeiro de Previsão e Observação em tempo real dum conjunto de parâmetros do Rio Columbia, apresentada pelo Professor António Melo Baptista.

É um ex-investigador do Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) e actualmente é professor catedrático no Oregon Graduate Institute of Science & Technology (EUA).

Na sua exposição foi acom-



panhado por dois investigadores do LNEC.

Quando investigador do

LNEC, o Professor António Melo Baptista participou e colaborou com o IH em diversos trabalhos.

A sua exposição no IH teve como objecto a apresentação do projecto CORIE, projecto que está a

ser desenvolvido no Center of Coastal and Lang-Margin Research, em colaboração com

outras instituições, por uma equipa interdisciplinar, sob a sua direcção científica.

O projecto CORIE é um sistema piloto de análise-previsão para o estuário do Rio Columbia.

Os sistemas de análise-previsão são o retrato familiar da moderna previsão do tempo, proporcionando uma eficiente caracterização das condições presentes sobre uma determinada área geográfica (método de análise) e a previsão de condições futuras (método de previsão).

PROJECTO «PLATAFORMA CONTINENTAL»

● Na sequência da Resolução do Conselho de Ministros nº 90/98, de 26 de Fevereiro, foi criado o Projecto de investigação interministerial «Plataforma Continental».

Este projecto visa proporcionar a definição legal do limite exterior da plataforma continental e eventualmente sustentar a sua extensão, para além das 200 milhas náuticas, no quadro da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), que Portugal aprovou 14 de Outubro de 1997.

Qualquer pretensão de jurisdição portuguesa sobre a plataforma continental para além dos limites actuais deverá ser apresentada pelo Estado Português à Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas, no prazo máximo de 10 anos a contar da vin-



Os membros que integram a comissão e o Conselho Consultivo no I. H.

culação à CNUDM. Tal pretensão terá que ser sustentada através da definição das características do limite pretendido, bem como pela indicação das características científicas e técnicas que o fundamentam.

No âmbito do Projecto «Plataforma Continental» e na dependência dos Ministros dos Negócios Estrangeiros, da Defesa Nacional, da Economia e da Ciência e Tecnologia, foi criada a Comissão acima referida,

presidida pelo Director-Geral do Instituto Hidrográfico e composta por representantes de cada um dos ministérios mencionados. Junto da Comissão funciona um Conselho Consultivo, presidido pelo Almirante António Sousa Leitão e tendo como membros cinco personalidades de reconhecido mérito e representantes dos Ministérios da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas, da Educação e do Ambiente.

O início dos trabalhos, que culminarão na apresentação para aprovação, no prazo de 120 dias, de uma proposta que visará a delimitação da plataforma continental num período inferior a 8 anos, ocorreu no dia 27

de Outubro no Instituto Hidrográfico, altura em que se reuniram a Comissão e o Conselho Consultivo a fim de ser feita a apresentação dos trabalhos e dar início ao programa de actividades, para posterior execução dos trabalhos práticos, nomeadamente: Levantamentos Hidrográficos, Levantamentos Geológicos, Processamento dos dados recolhidos e Cartografia da Linha de Delimitação da Plataforma Continental.

COOPERAÇÃO LUSO-FRANCESA EM OCEANOLOGIA

● O IH teve a honra de receber nas suas instalações durante uma semana os Drs. Bernard Le-Cann e Nathalie Daniault, investigadores do Laboratoire de Physique des Océans (LPO) (Brest-França).

Esta visita foi suportada pelo quadro de cooperação Luso-Francesa em Oceanologia e teve como objectivo o intercâmbio científico entre o LPO e o IH.

A visita destes investiga-



O Dr. Le-Cann apresentando o projecto ARCANÉ.

dores terminou com um seminário científico apresentado pelo Dr. B. Le-Cann sobre o projecto ARCANÉ (Acções de Pesquisa sobre a Circulação no Atlântico Nordeste).

Na palestra, que teve lugar no passado dia 12 de Novembro no Auditório do IH, foram apresen-

tados os resultados obtidos no primeiro cruzeiro realizado em 1996 nas costas francesa, espanhola e portuguesa, nomeadamente a caracterização dos vários níveis de circulação da água mediterrânica, através do posicionamento de flutuadores lançados durante o cruzeiro, bem como a sua caracterização hidrológica através dos dados de CTD e XBT/XCTD adquiridos durante o mesmo.



ABERTURA SOLENE DO ANO LECTIVO NA ESCOLA NAVAL

● A Abertura Solene do ano lectivo, na Escola Naval, teve lugar no passado dia 27 de Novembro, numa cerimónia que coincidiu com o encerramento das actividades do colóquio “Vasco da Gama, os Oceanos e o Futuro”. S. Ex.cia o Presidente da República, Dr. Jorge Sampaio, teve a amabilidade de honrar o evento com a sua presença, sendo recebido pelo CEMGFA (General Gabriel Espírito Santo), pelo CEMA (Almirante Nuno Vieira Matias), pelo Comandante da Escola Naval (CALM Américo Silva Santos).

Às Honras Militares seguiu-se a sessão solene, aberta pelo CALM Silva Santos. Nesse discurso o comandante da Escola não deixou de efectuar um pequeno balanço das actividades do ano transacto, mas dedicou uma especial atenção ao futuro, exortando os alunos para uma dedicação plena aos desafios que se avizinham. Numa palavra especial aos novos Guardas-Marinha (do curso D. Luís I), lembrou-lhes que têm pela frente uma carreira profissional plena de exigências, fazendo votos para que a formação recebida na Escola possa constituir uma base sólida, servindo de referência no desem-



penho das suas funções futuras.

O Engenheiro Gonçalves Viana — representando a Sociedade de Geografia — efectuou a tradicional Oração de Sapiência, seguindo-se a entrega dos prémios para as melhores comunicações presentes no Colóquio e a

atribuição de diplomas aos alunos que terminaram a licenciatura.

A cerimónia encerrou formalmente com o Hino Nacional cantado por um grupo de cadetes, num arranjo coral dirigido pelo CTEN Araújo Pereira.

MEMÓRIAS DE FIM DE CURSO EFECTUADAS PELOS ASPIRANTES DO CURSO D. LUÍS I



● O curso D. Luís I terminou a sua licenciatura na Escola Naval e, como vem sendo hábito, efectuou as respectivas memórias de fim de curso. Estes trabalhos monográficos abarcam assuntos diversos, relacionados com a formação na Escola, e com grande interesse para a Marinha, na medida em que representam o fruto de uma investigação específica. Na lista que se segue apresentamos as memórias efectuadas pelos novos Guardas-Marinha.

DEPARTAMENTO DE FORMAÇÃO DE MARINHA

- Plano de estabilidade do «Polar» C. de Carvalho
- Reconhecimento e identificação visual de plataformas – Base de dados A. Henriques
- Manobras e Evoluções V. Marques e S. Pires
- Agulhas de fluxo Lucas da Silva
- Modelo de Publicação para a Escola Naval - Instrução L. Morgado e P. Martins
- Publicações da Armada - Lições S. Pires e R. da Cruz
- Segurança e Criptografia - Lições S. Costa e S. Dias
- Fiscalização de Pescas G. Neto e M. Moreira
- Actualização dos critérios de aptidão para Mergulho Militar Brito e Abreu
- Estudo da determinação da temperatura da água do mar, a partir da velocidade do som na água S. e Costa e P. de Castro
- Corrosão Catódica e Baterias M. Galocha e S. Garcia
- Evolução da Hidrografia na Marinha de Guerra Portuguesa e levantamentos hidrográficos no BOST C. Dias

DEPARTAMENTO DE FORMAÇÃO DE ENGENHEIROS NAVAIS - RAMO DE MECÂNICA

- O Motor Adiabático P. Gil
- Fiabilidade – métodos práticos para a sua determinação O. Azenha
- Provas a cais e no mar – proposta de um Código para a Marinha N. Fernandes

DEPARTAMENTO DE FORMAÇÃO DE ENGENHEIROS NAVAIS - RAMO DE ARMAS E ELECTRÓNICA

- LINUX – O Sistema e os Serviços de Rede F. Neves
- Conversor de Códigos para um Receptor NSK, para os Submarinos G. Patricio
- Sistema da monitorização da pontaria e disparo P. Romano

DEPARTAMENTO DE FORMAÇÃO DE ADMINISTRAÇÃO NAVAL

- Responsabilidade Civil extra-contratual da Administração Pública M. Lima
- A Sociedade da Informação e suas tecnologias S. Frias
- A Contabilidade Analítica integrada no Sistema Integrado de informação financeira da Marinha S. Vitorino
- A integração na Marinha dos modernos conceitos para a modernização administrativa M. Lopes
- A globalização da Logística B. Rocha
- Análise custo-eficácia da função logística “Transporte” na Marinha V. Gama
- A gestão de stocks como alavanca financeira da eficiência logística M. Gonçalves
- Um modelo de autonomia financeira para a Marinha S. Rodrigues

DEPARTAMENTO DE FORMAÇÃO DE FUZILEIROS

- A dinâmica de grupos – aplicação ao comando de pequenas forças militares C. Frescata
- Acções irregulares – abordagem do ponto 3 das missões e tarefas da Marinha, como ramo das Forças Armadas E. Marques

PROVAS DE APTIDÃO PROFISSIONAL DO CURSO DE FORMAÇÃO DE SARGENTOS

● Realizaram-se no período de 23 a 27 de Novembro de 1998, no Grupo nº 1 de Escolas da Armada - Escola de Electrotecnia, a apresentação e defesa das Provas de Aptidão Profissional - PAP, do Curso de Formação de Sargentos Electrotécnicos (CFS-ET) 1995/1998, perante um júri constituído para o efeito e presidido pelo Comandante do G1EA.

Esta prova é requisito para o reconhecimento da qualificação profissional nível 3 da CEE (Electrotécnico) e equivalência ao 12º ano.

A PAP pretende confrontar os formandos com a execução de um estudo ou projecto que permita um envolvimento tão abrangente quanto possível de todas as matérias leccionadas ao longo do curso.

O grau de conhecimentos adquiridos no curso reflecte-se nesta prova através de um trabalho integralmente executado pelos formandos.

Cada projecto poderá ser desenvolvido individualmente ou em grupo e o seu peso na média final do curso é de um terço.



As provas são uma escolha exclusiva dos formandos que apresentam a sua proposta ao oficial coordenador das PAP's que as submete à aprovação da Direcção da Escola, a fim de esta proceder à sua análise e posterior aprovação, tendo em conta a viabilidade técnica e económica e sua utilidade, quer como instrumento de formação, quer mesmo como possível utilização na Marinha. No estudo e execução de cada projecto os formandos são acompanhados por um orientador nomeado para o efeito, cuja função é conduzir e avaliar continuamente a evolução do projecto de modo a cumprir o planeamento previamente estabelecido para a sua execução, não interferindo nela.

Este ano, uma turma de 28 formandos realizaram 13 projectos. Estes projectos, bem demonstrativos do elevado empenho dos formandos em realizar estas provas, com todas as dificuldades inerentes à sua dispersão em especializações diferentes, em escolas diferentes na fase final do curso, foram concluídos nos prazos estabelecidos e constaram de :

- Anemómetro e indicador da direcção do vento.
- Responder automático de chamadas telefónicas.
- Osciloscópio portátil com indicador de matriz de LED's.
- Estação de base para micro-soldadura.
- Carregador de pilhas Ni Cd rápido com indicador de carga e fonte de alimentação de bancada.
- Unidade de memória para osciloscópio com interface para PC (com dois canais).
- Gerador de sinais.
- Paineis de visualização de informações.
- Mini-estação de meteorologia.
- Mesa de mistura de áudio com controlo digital e amplificador de potência de dois canais de 100 W cada.
- Efeitos especiais de vídeo e misturador de áudio para vídeo.
- Veículo rádio telecomandado e autónomo com sistema de segurança contra obstáculos, pode simular um insecto.
- Central telefónica com oito canais.

O projecto mais bem classificado veio a ser o do "Painel de visualização de informações", da autoria dos formandos 915590 Cabo E Ferreira, 6306591 1MAR L Abreu, 6307291 1MAR CRO Machado e 9301394 2MAR E Monsanto. Futuramente, este painel vai ser colocado no átrio da Escola ET, dando a formadores, formandos e visitantes as saudações cordiais da Escola e fornecendo ainda alguma informação relativamente a elementos meteorológicos.

CLÍNICA DE PROFILAXIA E REABILITAÇÃO ORAL



CLÍNICA DENTÁRIA D'AVENIDA

A CLÍNICA DA AVENIDA POSSUI CONVÉNIO COM AS ENTIDADES:

ADMFA • ADMA • ADMG • PSP • MJ

TELECOM e OUTROS

MATOSINHOS R. ALFREDO CUNHA, 37 - 2.ª SALA 26 4450 MATOSINHOS TEL: 9381190 / 9381580 FAX 9382941	V. N. GAIA AV. DA REPÚBLICA, 885 - 1.ª ESQ. 4430 V. N. DE GAIA TEL: 3799540 / 3799837 FAX 3703101

MUSEU DE MARINHA

● Realizou-se no passado dia 16 de Dezembro, no Museu de Marinha, uma cerimónia evocativa da conclusão do restauro do hidroavião Fairey 17 da antiga Aviação Naval, que em 17 de Junho de 1922 concluiu, no Rio de Janeiro, onde foi baptizado de “Santa Cruz”, a 1ª travessia aérea do Atlântico Sul, feito histórico que se ficou a dever, como é do conhecimento geral, aos insígnies oficiais da Armada Comandantes Sacadura Cabral e Gago Coutinho.

Presidiu à cerimónia o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Vieira Matias, que estava acompanhado pelo Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, General Alvarenga, pelo Vice Chefe do Estado-Maior do Exército, General Gabriel Teixeira, em representação do respectivo Chefe do Estado-Maior, pelo Director do Museu de Marinha, Comandante Martins e Silva e por muitas outras individualidades, militares e civis, entre as quais se notavam muitos antigos aviadores navais, bem como o decano dos jornalistas portugueses, Sr. Fernando Pessa, ele próprio também ligado, por laços de família, à antiga Aviação Naval.

Relativamente à sequência e magnitude dos trabalhos rea-



O VALM Cruz Júnior no uso da palavra durante a cerimónia.

lizados, que demoraram cerca de um ano e estiveram a cargo da firma IMC – Aerospace, especializada em restauro de aviões antigos, referiu-se o Director do Museu num breve improvisado, no qual destacou, em especial, a qualidade do trabalho realizado e o apoio e dedicação de várias entidades ligadas à execução do projecto, que importou em vinte e seis mil contos. De entre essas entidades foi justamente destacado, entre outras, o coordenador do projecto, Vice-Almirante Cruz Júnior, ele próprio antigo aviador naval, que teve também ocasião de historiar, de seguida, em breves palavras, alguns pormenores e curiosi-

dades relativos à vida do “Sta Cruz” e ao seu restauro.

É de referir ainda que a própria Rolls Royce, conhecedora dos trabalhos ora realizados, se ofereceu para levar a cabo, nas suas instalações oficiais no Reino Unido e sem qualquer encargo para a Marinha, uma revisão completa do motor do aparelho, um Rolls Royce Eagle MKVIII.

A encerrar a cerimónia foram entregues pelo Chefe do Estado-Maior da Armada algumas ofertas, alusivas à efeméride, a todas as pessoas, singulares ou colectivas, que se distinguiram não só na realização dos trabalhos levados a cabo, mas também no indispensável apoio finan-

ceiro que aos mesmos foi dado. De facto, para a concretização de tão meritório projecto de conservação de uma das mais preciosas peças do património do Museu de Marinha e do próprio País e tendo em conta o montante envolvido, de que o Museu não conseguiria, só por si, dispor, foi decisiva a contribuição do Ministério da Defesa Nacional e de diversos mecenas, que é justo aqui referir, devendo começar-se pelo Grupo de Amigos do Museu de Marinha, que não só contribuiu financeiramente para a execução do projecto, mas conseguiu também angariar um apreciável lote de boas vontades. No que respeita às pessoas singulares, referem-se os donativos de um grupo de antigos aviadores navais, de que se salientam os Vice-Almirantes Ferrer Caeiro, Almeida d'Eça, e Comandante Jorge Reis, no que concerne a pessoas colectivas devem citar-se, por ordem alfabética, a ANA – Aeroportos e Navegação Aérea, a Caixa Geral de Depósitos, as Coleções Philae, a Companhia de Seguros Fidelidade, a Edisoft – Empresa de Serviços e Desenvolvimento de Software e a Soflusa – Sociedade Fluvial de Transportes.

PLANETÁRIO CALOUSTE GULBENKIAN EXPOSIÇÃO

● Desde o dia 11 de Dezembro de 1998 que está patente ao público na galeria do Planetário uma exposição com o título “ESPAÇONUMÉRÁTICA – uma linguagem científica e simbólica” da autoria de Lucília Barata.

Esta exposição surge após vários anos de pesquisa relati-

vamente aos fundamentos da Matemática e também de uma Simbologia numérica e geométrica ligada à tradição de vários povos e culturas, desde o Oriente ao Ocidente.

Dessa pesquisa resultou uma nova ciência – a Ciência do Espaço e do Número ou Espaço-numerática-, cuja vertente cientí-

fica propõe a solução de velhos problemas matemáticos, como por exemplo a “Quadratura do Círculo” e a “Regra de Ouro”, e cuja vertente simbólica justifica a origem e importância de vários símbolos universais, como a Cruz Suástica, o Yin-Yang, o Peixe, o Ovo, a Cruz Egípcia, etc.

Esta exposição está organizada segundo os seguintes temas:

1. Pedagogia antropomórfica
2. O Cãnone de proporções egípcio
3. Religião, Arte e Ciência

O primeiro tema aborda os princípios de uma pedagogia directamente ligada às características físicas e psíquicas do ser

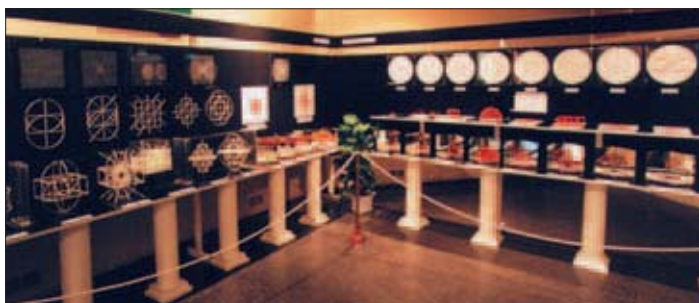
humano. O segundo tema dá a conhecer o Cãnone de Proporções que tanto influenciou a cultura egípcia e a de outras civilizações posteriores, nomeadamente a grega, onde o ideal de Beleza atingiu o seu expoente máximo.

Quanto ao terceiro tema, ele põe em evidência como podem ser unificados, através do conceito de Número, os três ramos mais importantes do conhecimento humano: Religião, Arte e Ciência.

HORÁRIO

Seg. a Sex. 10.00 h – 13.00 h / 14.00 h – 16.30 h
Sab. e Dom. 15.00 h – 17.30 h

Entrada grátis



ASSOCIAÇÃO DE MARINHEIROS DA ARMADA PORTUGUESA



● Realizou-se no passado dia 17 de Outubro, no Mineola Portuguese Center, Nova York, o 15º aniversário da Associação de Marinheiros da Armada Portuguesa. Tratou-se de mais um convívio entre muitos “Marinheiros” que se encontram espalhados por quase toda a costa leste dos EUA, com maior concentração na Nova Inglaterra e que por razões diversas, tiveram que emigrar e enfrentar novas aventuras numa terra distante da sua Pátria.

Mas foi bem fácil constatar que Portugal e a Marinha continuam bem vivos nos seus corações.

Para quem assistiu como eu, pela primeira vez, a uma destas manifestações, foi deveras gratificante e emocionante cantar bem alto o Hino Nacional, sentir que o espírito de camaradagem e da amizade está aqui bem fundeado, ouvir antigas histórias passadas a bordo por esses mares que todos conhecemos, e sentir que apesar das enormes diferenças da sociedade americana a que tiveram que se adaptar, a chama portuguesa continua bem viva nos seus corações.

Tal como tive ocasião de afirmar no meu discurso, “foi com homens desta estirpe que a nossa Marinha soube ultrapassar muitas crises e dar novos mundos ao Mundo.

É pois no pessoal que temos que apostar, no presente e para o futuro, pois ele representa a mais rica componente do complexo sis-

tema que são as Forças Armadas e com o qual a Marinha tem sabido e saberá continuar a gratificar Portugal”. A Associação está pois de parabéns. Se continuar na mesma rota e com os mesmos propósitos, de certeza que o futuro será risonho para esta e para as futuras gerações.

(Colaboração do CMG Rodrigues Gaspar)

● Realizou-se no passado dia 20 de Setembro um almoço-convívio dos “Filhos da Escola” de 1958, que comemoram assim os seus 40 anos de entrada para a Marinha.

Para além do almoço, o programa incluiu uma missa que foi celebrada na capela da BNL em memória dos camaradas já falecidos.

O encontro decorreu num ambiente de franca e sã camaradagem e contou com a presença de muitos familiares e amigos que não quiseram de deixar de partilhar este dia onde a amizade e a alegria não deixou de estar presente.

Para o ano ficou a promessa que novo encontro se realizará.



● O Grupo de Marinheiros de Fonte Boa, concelho de Esposende, aproveitando a época natalícia, realizou no passado dia 12 de Dezembro num restaurante da Freguesia, um jantar convívio que contou com a presença de familiares e amigos.

Como habitualmente, a elevada amizade e sã camaradagem animou o encontro, onde foram feitos projectos para o futuro do Grupo.

CLÍNICA DENTÁRIA DRA. NATÁLIA FERREIRA, LDA

Tratamentos Dentários

Ortodôncia

Próteses Fixas e Removíveis

Rx Panorâmico

ACORDO COM A ADMA

Av. Combatentes da Grande Guerra,
n.º 8 - 1.º Esq. • 2700 AMADORA
Telefone: 493 41 20



CEPAME

CENTRO PARTICULAR
DE MEDICINA E ENFERMAGEM

Av. Luís de Camões, 40 - r/c - C
Tels: 253 94 20 / 253 69 02 • Fax: 253 69 02
Miratejo - 2855 CORROIOS

HORÁRIO

Segunda a Sexta

Das 8h00 às 13h00
e das 15h00 às 22h30

Sábados

Das 9h00 às 13h00
e das 15h00 às 20h00

Domingos e Feriados

Das 9h00 às 12h00
e das 17h00 às 20h00

ENTREGA DE COMANDO DO N.R.P. "JOÃO COUTINHO"

● Realizou-se no dia 3 de Novembro, a bordo do N.R.P. "João Coutinho", em Ponta Delgada, a cerimónia de entrega de comando desta unidade naval, presidida pelo Comandante da Zona Marítima dos Açores, CALM Jaime Martins Montalvão e Silva.

Nas breves alocações proferidas, perante diversas entidades civis e militares e guarnição, foi salientado a alta taxa de operacionalidade atingida pelo navio durante o período de comando do CTEN Joaquim Maria Louro Alves. O esforço que as unidades navais desenvolvem na



Região Autónoma dos Açores no âmbito da "fiscalização da pesca" e "busca e salvamento" e, lançado o desafio à comunidade piscatória, pelo Coman-

dante da Zona Marítima, para uma maior colaboração na informação sobre eventuais infracções por parte de terceiros nas nossas águas.

O comandante empossado, CTEN Fernando José da Silva Coelho, apelou ao espírito de equipa e disciplina necessários à continuação do cumprimento das missões e ao esperado desempenho e colaboração de todos para o objectivo comum de melhor servir a Marinha e o País.

Seguiu-se um almoço convívio onde mais uma vez foi patente a camaradagem e a amizade próprias das gentes do mar.

(Colaboração do Comando da Zona Marítima dos Açores)

PREVENÇÃO E COMBATE À POLUIÇÃO NO PORTO DO FUNCHAL

● No âmbito das responsabilidades decorrentes do Plano Mar Limpo, realizou-se na baía do Funchal no passado dia 14

de Novembro um exercício com o objectivo de fechar com barreiras a zona interior do porto e a marina, isolando-as do der-



rame de hidrocarbonetos que se simulava.

Este exercício, que envolveu pessoal da Capitania do Porto do Comando da Zona Marítima

e da Administração dos Portos da R.A.M., permitiu o treino e o teste dos equipamentos e a constatação de algumas lacunas que se pretendem corrigidas.

FESTA DE NATAL DOS DOENTES DO HOSPITAL DA MARINHA

● Organizada pela Cruz Vermelha (núcleo do H.M.) realizou-se no passado dia 10 de Dezembro, a Festa de Natal dos nossos doentes.

Estiveram presentes a Direcção, o CALM Director do Serviço de Saúde Naval e a representante da Presidente da Cruz Vermelha de Lisboa.

Com início às 15.00 horas teve a participação simpática dos seguintes artistas: Tucata Lusitana, Mário Gil, Margarida Guerreiro, Chico Dias, Agata,



Isabel Vitorino, Eduardo Santana, Ana, Quinzinho de Portugal, António Pereira, Luís Rocha, António Pinto Basto, Maria Armanda, João Baião e Joaquim Monchique, maestro Segundo Galarsa e António Fortuna (Agente Teatral).

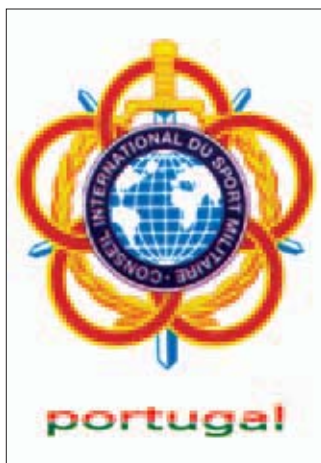
Num ambiente saudável e de alegre fraternidade a festa prolongou-se até às 19.00 horas.

No final, o Director agradeceu a todos os que colaboraram para a realização deste evento.

● Comemorou-se em 1998 meio século de existência do CISM (Conselho Internacional do Desporto Militar), organização que tem por divisa "amizade através do Desporto".

No seguimento da criação de Associações Desportivas no fim da 2ª Guerra Mundial, que tinham por finalidade estimular e coordenar as competições interaliadas, e sob o impulso do Major Francês Henri Debrus, é criado o "Conseil International du Sport Militaire" por cinco países (Bélgica, Dinamarca, França, Luxemburgo e Holanda).

Das cinco nações fundadoras passou-se à actualidade de 117 países membros, podendo-se assim com justiça considerar o CISM, a par do Comité Olímpico Internacional (CIO) e



a Federação Internacional do Desporto Universitário (FISU), como um dos pilares do Desporto Mundial. Aqui fica uma retrospectiva daquilo que de mais significativo as delegações portuguesas fizeram em 1998 nos Campeonatos do CISM.

46º CAMPEONATO DO CISM DE CORTA-MATO

REPÚBLICA DA IRLANDA / CURRAGH 9/15 MAR

● Pode-se dizer que Portugal entrou com pé direito nas competições desportivas do CISM, ao sagrar-se Campeão Mundial Militar na modalidade de Corta-Mato Curto, mercê do excelente comportamento dos seus atletas, nomeadamente os 2º, 3º e 8º lugares obtidos pelos atletas 2SAR Junqueira, SOLD Maravilha e SOLD Ramos, respectiva-

mente, logo atrás do vencedor o marroquino Bouaoich, numa emocionante final ao sprint.

Na modalidade de Corta-Mato Longo, registou-se o 6º lugar colectivo entre 17 países, classificando-se o Guarda do CPEM Machado da Marinha no 54º lugar, numa lista de 135 concorrentes. De referir o louvor colectivo atribuído por Sua Excelência o Ministro da Defesa Nacional em 24 de Março de 1998 à Delegação participante no Campeonato em apreço.

5º CAMPEONATO DO CISM DE TRIATLO

BÉLGICA / KAPPELLE -op-den-BOS 18/23 JUN

● Competindo com a fina flor dos triatlistas mundiais, a equipa militar portuguesa obteve o 12º lugar entre 18 países, naquela que foi a sua segunda participação num Campeonato do CISM. A Marinha participou nesta delegação com dois atletas, os CAB FZM Lopes do CEFA e 1MAR FZ Rodrigues da Escola de Fuzileiros, que numa boa prestação desportiva se ficaram pelos 53º e 62º lugares, respectivamente.



TORNEIO DO CISM DE ESGRIMA

PORTUGAL / CALDAS DA RAINHA 26/29 JUN

● Numa magnífica organização do Exército, decorreu na Escola de Sargentos do Exército, nas Caldas da Rainha, um Torneio de Esgrima no âmbito do CISM, que teve a curiosidade de ser aberto a civis, registando a boa participação de 7 países.

Tecnicamente constou de

uma prova em que os atiradores competiram todos contra todos, em sistema de "poule" única, num total de 9 voltas.

Registe-se o facto de os melhores resultados individuais pertencerem a atletas civis, o que demonstra o bom nível técnico da prova, se tivermos em conta o actual valor dos esgrimistas militares Portugueses.



46º CAMPEONATO DO CISM DE PENTATLO MILITAR

REPÚBLICA POPULAR DA CHINA / PEQUIM 8/17 SET

● Com uma equipa constituída por 5 elementos do Exército e 1 da PSP, Portugal alcançou o 14º lugar por equipas, entre 23 países, com destaque individual para o 1SGT Máximo do Exército que se situou no 21º posto, entre 135 concorrentes.

Modalidade eclética e muito exigente em termos físicos, abrange as habituais provas de tiro, corrida de obstáculos, natação utilitária, lançamento de granadas e corta-mato, incluindo ainda uma prova por equipas de estafetas, onde desta feita os militares Lusitanos, a exemplo do ano passado tornaram a brilhar, alcançando o 4º lugar colectivamente.

31º CAMPEONATO DO CISM DE ORIENTAÇÃO

SUIÇA / BIÈRE 5/11 OUT

● Numa competição que reuniu a elite mundial, os

militares Portugueses apresentaram-se neste Campeonato desfalcados de alguns dos seus habituais titulares, mas nem por isso o desempenho foi inferior às

participações anteriores, sendo de registar a classificação a meio da tabela na Final B do 1MAR FZ Ferreira da Escola de Fuzileiros.

Colectivamente de destacar o 29º lugar num universo de 51 equipas na Prova de Estafetas.



Parece impossível, mas aconteceu!

Numa prosa directa, singela, sem pitorescos nem arrebieques, conta-nos o tenente Rocha Calhorda, (que mais tarde seria o almirante Rocha Calhorda, director desta Revista) um acidente ocorrido a bordo do aviso “Gonçalves Zarco”, em Lourenço Marques, onde por feliz coincidência estávamos também embarcados, nivelados pela patente e unidos por amizade que se manteve vida fora.

O escrito narra o essencial e lê-se com agrado. Não é todos os dias que um navio entra em doca seca e fica logo parcialmente alagado, como aconteceu com o Zarco; mas é com certeza caso único que, na mesma ocasião, por descuido escoramento da porta da doca, esta salta fora dos respectivos batentes e abre larga fenda por onde a água de fora entra em abundância.

O navio ficou com a popa a flutuar, mas a proa afocinhada pela água do compartimento do ASDIC e espaços anexos, que alagaram de novo.

Queríamos, todavia, aproveitar a ocasião para deixar aqui algumas palavras que o Almirante Calhorda, por arreigada modéstia que nunca ultra-

passou, não deixa que o remate da história fique bem claro. É que nós nos lembramos muito bem de ter havido uma espécie de exposição de todas as peças e pecinhas do ASDIC, desde os complicados sistemas de transmissão/recepção de ondas sonoras às simples molas e parafusos, desdobrando-se ao longo das madeiras do convés para que o sol e quantos irradiadores eléctricos se puderam mobilizar, deixassem que aquelas peças todas ficassem limpas e secas, sem ferrugens nem humidades resultantes do banho forçado de água salgada, e todas com os lembretes amarrados que haviam de permitir depois a sua montagem.

Pois o tenente Calhorda, pouco mais que iniciado no uso do ASDIC, desfez e montou tudo, e o equipamento continuou em perfeito uso por toda a comissão, que rematou na ida a Timor, onde o navio foi o primeiro a entrar após a rendição dos Japoneses, em 1945.

S. Machado
CMG

Em fins de 1943, o signatário, com mais três oficiais, foi à Grã-Bretanha frequentar um curso de luta anti-submarino (A/S) de carácter operacional, de seis semanas de duração, em que foram ministrados uns rudimentos sobre a parte técnica do material que se iria operar.

Regressado a Lisboa, foi informado de que, oportunamente, destacaria para o aviso “Gonçalves Zarco” que se previa vir a largar, antes do Verão de 1944, para “longa comissão de serviço” em Moçambique.

Em dada altura, o navio, que se encontrava em fabricos no Arsenal do Alfeite, começou a instalar um equipamento ASDIC (hoje chamar-se-lhe-ia SONAR) com que iria equipado para aquela comissão e o signatário foi destacado para aquela unidade para acompanhar os trabalhos como se fosse realmente um técnico na matéria.

Em 29 de Abril o “Zarco” largou de Lisboa, tendo chegado a Lourenço Marques em 3 de Junho, mantendo-se em Moçambique até 29 de Agosto de 1945, data em que partiu para Timor, via Colombo, com outros três avisos.

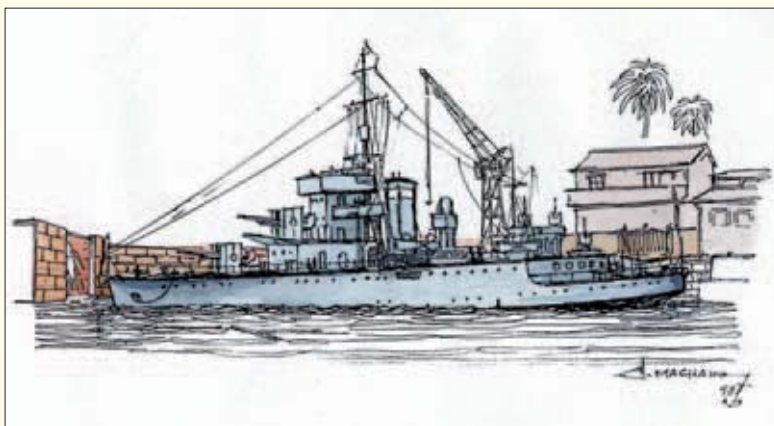
Em 10 de Fevereiro de 1945, pelas 14.40, o navio entrou na doca seca da Capitania do Porto de Lourenço Marques, sendo a primeira vez que aí entrava um navio com instalações A/S que requeria cuidados especiais.

Para boa compreensão do que se vai seguir é conveniente ter presente que o “domo” do ASDIC, dentro do qual funcionava o oscilador, verdadeiro coração do equipamento, ficava, quando recolhido, saliente do fundo cerca de 20 centímetros.

O comando comunicara à Capitania que havia necessidade de retirar um ou mais picadeiros da doca por forma a garantir um espaço livre de 1,80 metros (o dono do ASDIC tinha cerca de 1,60 m de comprimento) e que os limites desse espaço do navio seriam assinalados por prumos suspensos da

borda. Amarrado o navio dentro da doca, cerca das 16.30 começou o seu esvaziamento, conforme consta do “Livro do Oficial de Serviço”, e, então, vai começar a história que pretendo contar.

Verificando que ninguém se preocupava com a posição dos “meus” prumos, comecei a importunar o patrão-mor, perguntando-lhe como é que ele sabia onde ficava o domo do ASDIC e qual a distância entre picadeiros



e se algum fora retirado; ante as suas respostas evasivas convenci-me de que nada fora feito para evitar que o domo viesse a assentar num ou mais picadeiros. Assim, pedi-lhe que parasse o esvaziamento da doca até que o comandante fosse posto a par da situação, ao que ele anuiu. Procurei o comandante, pú-lo a par do que se passava e solicitei autorização para retirar o oscilador antes que fosse tarde de mais, autorização que me foi concedida.

Desci ao compartimento do ASDIC enquanto o comandante subia ao convés, onde o patrão-mor o convenceu de que não havia qualquer inconveniente para o navio em que se prosseguisse o esvaziamento da doca, o que se fez, sem que eu fosse avisado da alteração. Entretanto, no compartimento do ASDIC eu e todo o pessoal (1 cabo telegrafista e 3 grumetes de manobra) preparámos tudo para içar o oscilador e quando este já ia a meio caminho, um forte jacto de água começava a alagá-lo sem que

nada pudéssemos fazer para o evitar. Quando o navio assentou nos picadeiros, depois de esmagar uma parte do domo, deixou de entrar água no compartimento já alagado até cerca de 1,20 metros, porque o “tronco”, caixa soldada no fundo, onde se recolhia o domo não permitia o escoamento natural.

Iniciou-se então uma faina, que durou até às três horas da manhã do dia seguinte, esvaziando-se o compartimento por meio de baldes, lavando com água destilada os equipamentos que tinham estado mergulhados e secando-os em seguida com irradiadores eléctricos. Fomos deitar-nos julgando merecer um justo repouso sem pensar que... o pior estava para vir.

Com efeito, antes das 04.00 horas fui acordado pelo Cabo de quarto que me dizia que saltara a porta da doca e o compartimento

do ASDIC estava a inundar-se novamente.

Acorri ao local, e verificando que o alagamento ia a mais de meio e que nada se podia fazer, mandei fechar a escotilha estanque e aguardou-se novo esvaziamento da doca.

Esclarece-se que a porta da doca não “saltou” mas que abriu um pouco deixando uma fenda de 30 a 40 centímetros através da qual a doca se encheu sem mais prejuízos para o navio. Creio tratar-se de um facto inédito, o de um navio se alagar dentro de uma doca seca.

Esgotada a água salgada, esperou-nos nova faina, desta vez de alguns meses, em que lavámos todos os componentes com água doce e os secámos com irradiadores eléctricos, e em seguida, os desmontámos, peça a peça, para lhes tirar algum vestígio de água, sal e ferrugem, para no fim os voltarmos a montar.

Rocha Calhorda
CALM

JOQUEMOS O BRIDGE

(Problema Nº 3)

Norte (N):

♠ – 942
♥ – J92
♦ – A762
♣ – A83

Sul (S):

♠ – 63
♥ – ARD103
♦ – 43
♣ – RD72

S joga 4 ♥ (terá que fazer 10 vazas com o trunfo ♥) sem intervenções.

Saída de W a ARD de ♠; como jogar para ♥ 3-2 e mão que tem 3 ter só 2 ♣.

(Solução nesta página)

(Problema Nº 4)

Norte (N):

♠ – V108
♥ – 542
♦ – A754
♣ – A83

Sul (S):

♠ – ARD963
♥ – R7
♦ – R83
♣ – V5

Como S deve jogar 4 ♠ com saída a ♣ R, sem esperar apenas por uma boa colocação do ♥ A. ♠ estão 3-1.

(Solução no próximo número)

SOLUÇÕES PROBLEMA Nº 2

Com as ♥ bem distribuídas o problema resolve-se apurando-as para baldar os ♦ perdes. Todavia, existe a dificuldade de entradas no morto (N), pois serão necessárias 4 e o carteador só dispõe de 3 visíveis. A abertura de E permite deduzir que a saída de W é de carta seca. A única hipótese está portanto na ♠ D estar em W e este não tendo mais ♦ dar-lhe a necessária entrada. Assim, joga ♦ A, ♥2 para R e ♠ 5 para D que deixa fazer e W tudo o que jogue permite entrar em N.

PROBLEMA Nº 3

S tem 4 perdes (2 a ♠, 1 a ♦ e 1 a ♣ pois estes estão 4-2) e tem de anular esta última. A distribuição e qualidade dos trunfos e os dois ases em N (morto) permite resolver o problema adoptando uma técnica de carteio que se designa por “morto invertido”, ou seja, efectuar cortes com a mão longa em trunfos e num último destrunfo baldar uma das perdes.

Vejamos como jogar: S corta ♠ D com ♥ A; joga ♦ 3 e 2 do morto (chave do problema para criar mais uma entrada em N); faz da mão a volta a ♥ que será o melhor ataque; joga ♦ para o A e ♦ que corta alto; vai ao morto no ♣ A e joga o último ♦ e corta alto; joga o ♥ 3 para o V e com o ♥ 9 acaba de destrunfar e balda o ♣ perdes. Faz assim as 10 vazas com 6 em ♥ (3 em destrunfo + 3 em cortes) + 1 em ♦ + 3 em ♣.

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

(Problema Nº 307)

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

HORIZONTAIS: 1 – Monge ou monja de S. Jerónimo. 2 – Afastar; estocadas. 3 – Bojo que faz a vela do navio ou qualquer estofo, quando lhe dá o vento; meia dúzia. 4 – O mesmo que três; mas; dois mil e um romanos. 5 – Satélite de Júpiter; quadra da proa; antes do meio dia. 6 – Torna maduro. 7 – Estriar; físico e político francês (ap). 8 – Impulso; monarcas (inv). 9 – No princípio de nasal; voz do gato; genro de Maomé e que foi assassinado numa mesquita, em Cufa. 10 – Cento e um romanos; antigo escudo coberto de coiro; antes de Cristo. 11 – Aquele que é perito em onomatologia.

VERTICAIS: 1 – Diz-se do toiro que tem as hastes brancas com ponta negra. 2 – Relativo a Ibéria; filósofo francês, autor de vários livros. 3 – Cidade dos Estados Unidos; esculpeiros. 4 – Curso de água natural; gostar muito; novecentos romanos. 5 – Letra grega (inv); mandou queimar a biblioteca de Alexandria; forma feminina de meão. 6 – Sólido (inv); estadista inglês (ap). 7 – Simb. químico do bismuto (inv); o mesmo que arão; rezo. 8 – Grande massa (pl); lavras; outra coisa. 9 – Outrossim; cantiga. 10 – Teimosia; elmo (inv). 11 – Que não tem simetria.

Carmo Pinto
1TEN OTS

SOLUÇÕES PALAVRAS CRUZADAS Nº 306

HORIZONTAIS:

1 – Quinau; Amon. 2 – Ulva; mafoma. 3 – lo; unau; Xa. 4 – Nf; Marrua. 5 – Dotaria; mia. 6 – lb; Ql; maru. 7 – Minucias; soc. 8 – lu; cr; no. 9 – Cala; Emir. 10 – Upa; animica. 11 – Ai; esteiras.

VERTICAIS:

1 – Quindim; Tua. 2 – Ulofobia; pi. 3 – IV; ca. 4 – Naumaquia. 5 – Narículas. 6 – Umari; ant. 7 – Aura; AC; ie. 8 – Remi. 9 – Moxamas; mir. 10 – Oma; ironica. 11 – Na; Naucoras.

“D. Fernando II e Glória” (A Fragata que renasceu das cinzas)

Renascer das cinzas era privilégio de ave mitológica, que, depois de fazer ninho em ramos de canela e de incenso, se deixava sucumbir, para, transformada entretanto em lagarta, voltar à forma de ave muito bela, de plumagens cheias de cor e movimento.

Usada a expressão para quanto renasce após incêndio, tal Lisboa depois do terramoto do 1º de Novembro, calha agora com rigor de sentido prático, matemático, à nossa Fragata – a última que se construiu na Índia, - pois, ardida como se sabe quando funcionava como obra social, foi levada para os lodos do Mar da Palha, onde, apesar da quase imperecível madeira de teca de que era feita, não deixou de passar pela metamorfose de ser aquático disforme, torcida com forma de bicho da madeira.

Mas a vontade de alguns, contra a indiferença de muitos e a maledicência de outros tantos, foi capaz de pegar naquele corpo informe de larva do lodo, atá-lo, bloqueá-lo, rebocá-lo, levá-lo até Aveiro, adequá-lo aos desenhos das pranchetas de construção naval, e, com o concurso de vontades das boas, a angariação de fundos por espíritos incisivos e convincentes, o entusiasmo de uma boa mão cheia de boas vontades, saiu uma Fenix de bonita plumagem, igualzinha à fragata que tinha sido, e que figurou, quase como ex-libris na EXPO’98, onde foi visitada por cerca de um milhão de pessoas.

Vem, agora, o coroamento, a versão em livro da grande empresa, que a vai perpetuar, e levar ao conhecimento do mundo daqueles que souberem ler em português e inglês, - tudo quanto ocorreu com esta Fénix.



Quem tomou a cargo a execução do livro foram os CTT – Correios de Portugal – nas suas já muito prestigiosas edições do Clube do Coleccionador.

A escolha para a feitura prática da obra – o Autor – não podia ter caído melhor que no Almirante Sacchetti (António Emílio Ferraz Sacchetti), que, do fundo de

todas as suas capacidades, de trabalho, de organização, de pesquisa, de redacção, até de gosto, fez original limpo, muito completo, que dá gosto folhear e ler.

O conhecido tradutor, especialista em textos de Marinha, Peter Ingham, foi

o autor da versão inglesa. O arranjo artístico – o Design, como é fino dizer-se, é de José Brandão, Teresa Olazabal Cabral e Cristino Cascais. A quase totalidade das fotografias actuais deve-se à arte de António Sacchetti, filho do autor.

Ao longo das 262 páginas do livro, o leitor irá dar por bem aplicado o custo do livro (que é salgadito) mas vale a pena. Como, desta vez, não houve oferta, a R. A. apenas tem o gosto de cumprimentar os responsáveis por tão cativante publicação.

O lançamento do livro foi efectuado numa cerimónia a bordo da fragata, na presença do Almirante CEMA e do Presidente do Conselho de Administração dos CTT, com a assistência de numerosos convidados e cobertura de diversos órgãos de comunicação social.

“Contra-Insurreição em África” O modo português de fazer a guerra

Tema relativamente pouco tratado entre nós, de modo sério, isento de pruridos ideológicos, que sempre ensombraram a visão fria de quem está por fora. Por fora, mas com afincado empenhamento no descobrir de factos, está o autor John P. Cann, (oficial superior da Marinha americana) destacado na altura em Portugal na organização NATO.

Sabe-se como a teimosia de político idoso, na manutenção do que era considerado uma extensão indivisível de Portugal no Mundo, se sobrepunha a ideias menos rígidas de enveredar por diálogo com certeza mais frutífero, por ventura até muito mais propício a evitar tragédias que ainda subsistem, mas outros mais jovens, promotores de reformas que a morte do primeiro deixava possíveis, não foram corajosos para as implementar.

Fosse como fosse, os acontecimentos, sobretudo de armas na mão, não são fáceis de conduzir (quase como navio sem meios de governo), todavia Portugal manteve e aguentou uma guerra desencadeada em três frentes bem distintas, por espaço de treze anos. Isto, uma ver-

dade que nenhum sofisma pode desmentir. Como? É o que vem explicar John Cann no seu livro, - O Modo Português de Fazer a Guerra -

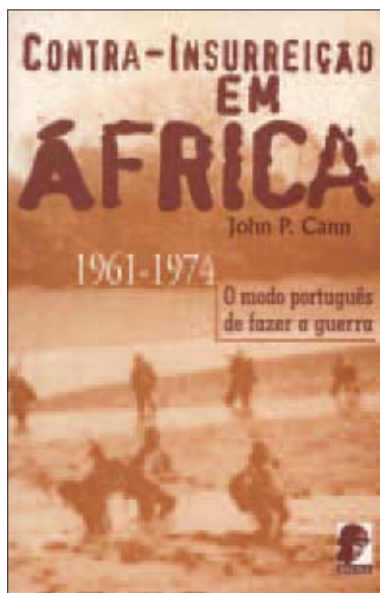
primeiro editado em Inglês por Greenwood Press publicado em 1997 com o nº 167 da Colecção Contributions in Military History, edição americana. A tradução para língua Portuguesa foi de Dinorah Ferreira e Ana Dias, para edições Atena, Lda.

Leitura leve, contem motivos para reflexão e achegas históricas para uma guerra que nunca foi bem conhecida, e de que talvez nem os documentos oficiais digam toda a verdade. Mas foi com relatos de camaradas, na NATO, em Oeiras, que John Cann se baseou, e não são, com certeza, despiçados.

Vale a pena ler este livro sobre a nossa guerra do Ultramar, da qual muitos dizem “cobras e lagartos”, mas para onde outros tantos foram voluntários a fazer repetição.

A R.A. agradece à casa Editora Atena a oferta de um exemplar para a sua biblioteca.

S. Machado
CMG REF



“A Casa Grande do Mar”

No passado dia 4 de Dezembro de 1998, com a presença do Almirante CEMA, altas individualidades da Marinha e elevado número de convidados, o Aquário Vasco da Gama lançou o livro da autoria de Carlos Caseiro “A Casa Grande do Mar”, Edição Comemorativa do Primeiro Centenário desta Instituição, encerrando, assim as comemorações da efeméride que decorreram ao longo do ano.

Abriu a Sessão o Presidente da Comissão Cultural da Marinha, que apresentou o Autor, fazendo referência a algumas das suas obras realizadas ao longo dos anos, descrevendo seguidamente o conteúdo da Obra, agora realizada.

Seguiu-se, Carlos Caseiro, que com alguma emoção, agradeceu a confiança que nele fora depositada pelo Director do Aquário Vasco da Gama. Agradeceu, igualmente, a boa colaboração que teve de todo o pessoal civil e militar que, presentemente, faz parte dos quadros do Aquário, e manifestou o orgulho que legitimamente sentia por ser o Autor do livro que conta a história dos cem anos de vida de uma instituição tão grata a já várias gerações de portugueses.

Encerrou a sessão o Almirante CEMA, que lembrando a já vetusta idade do Aquário Vasco da Gama e a importância não só lúdica como educativa, que vem desenvolvendo ao longo dos anos, elogiou Carlos Caseiro e a sua “Casa Grande do Mar”, fazendo notar o dinamismo e empenhamento que actualmente tem sido implementado naquela Instituição.

“A Casa Grande do Mar”, título feliz dado pelo Autor a um livro de bela encadernação e ricamente ilustrado, começa por nos recordar, no primeiro capítulo, a viagem à Índia de Vasco da Gama, a quem viria a ser dedicado o estabelecimento e a importância de que se revestiram os estudos oceanográficos realizados pelo rei D. Carlos – considerado um dos homens mais cultos do seu tempo –, grande impulsionador da construção do Aquário Vasco da Gama, executada



O Almirante CEMA discursando.

há cem anos atrás, ficando assim perpetuadas as Comemorações do Quarto Centenário da histórica viagem do Almirante das Índias.

O segundo e terceiro capítulos descrevem-nos a história da Instituição desde a sua fundação até aos nossos dias, entrosada de vários acontecimentos importantes da vida nacional, panoramas e curiosidades das várias épocas e situações pitorescas descritas pela imprensa, proporcionando-nos, com isso, uma leitura agradável e aliciante, não se limitando o Autor a relatar cronologicamente as venturas e desventuras acontecidas durante estes cem anos no Aquário Vasco da Gama.

O último capítulo, que dá o nome ao livro – “A Casa Grande do Mar” – relata-nos uma visita às actuais instalações do Aquário Vasco da Gama, entre alegres peripécias, criadas pela imaginação do Autor, vividas com um grupo de jovens rapazes e raparigas, a que Carlos Caseiro chama, curiosamente, a sua “sobrinhada”.

A Sessão do lançamento, que teve a presença de vários órgãos da Comunicação Social, incluindo cobertura televisiva, encerrou com um animado *cocktail*, tendo o Autor autografado todos os livros adquiridos pelas pessoas presentes.



O Autor acompanhado do Director do A. V. G. tendo junto a “sobrinhada”.



A Casa Grande do Mar.

(Colaboração do Aquário Vasco da Gama)

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CTEN EMQ José de Ornelas Bruges Armas, chefe do Serviço Técnico do Departamento Marítimo do Norte ● CTEN AN João Augusto de Jesus Parada, chefe do Serviço Administrativo e Financeiro do Departamento Marítimo do Centro ● CTEN AN João Manuel de Sousa Abreu Freire, chefe do Serviço Administrativo e Financeiro do Departamento Marítimo do Norte.

RESERVA

● CMG SEF António Fernando Salgado Soares ● CMG SEC Joaquim Francisco Ganço Carretas ● SCH T Albano Batista Pereira Dias.

REFORMA

● 1TEN OTS RES José Luís Espadaneira Bolas ● SMOR CM RES António Silva Narciso ● SAJ A RES António Pinto ● 2SAR T Américo Dias Fernandes.

FALECIMENTOS

● CMG REF Eurico Fortunato Gusmão Burquette ● SMOR FZ Fernando de Magalhães Correia ● SAJ REF António Amaro Antunes Faria ● CAB CM Manuel António Lopes Pereira ● CAB TFD Manuel Fernandes Diogo ● CAB REF Eduardo Nunes Pereira ● CAB REF Victorino Francisco Pires.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

2. **HIDROAVIÃO “SANTA CRUZ”**

Em 1921 a Marinha autorizou a compra de três aviões à fábrica inglesa Fairey para equipar a sua jovem Aviação Naval. Sacadura Cabral acompanhou em Inglaterra o seu fabrico, tratando de alterar um deles de forma a ter maior autonomia.

Esses aviões, do tipo Fairey IIID, receberam os números de fábrica 400, 401 e 402, a que corresponderam os números de série da Aviação Naval F15, F16 e F17.

O F15 iniciou em Lisboa, em Março de 1922, a viagem que ficou conhecida por 1ª Travessia Aérea do Atlântico Sul. Recebeu o nome de “Lusitânia”, tendo-se perdido ao amarrar junto aos Penedos de S. Pedro. O F16, que o substituiu, perdeu-se também no mar. Coube ao F17 completar a gloriosa viagem, voando até ao Rio de Janeiro, onde foi baptizado de “Santa Cruz”.

Regressou então ao serviço da Aviação Naval em Lisboa e em 1927 foi enviado para Macau com outros dois aviões Fairey, após se ter ali constituído um Centro de Aviação Naval. Em 1930 a Aeronáutica Naval ordenou que viesse para Lisboa, para ficar como relíquia aeronáutica, sendo nessa altura restaurado, passando a constituir património do Museu da Marinha, onde só descansou em 1962, pois esteve armazenado em diversos locais e participado na Exposição Internacional de Aeronáutica, em 1935, na Exposição do Mundo Português, em 1940, e na celebração do 37º aniversário da Travessia Aérea do Atlântico Sul, em 1959.

O “Santa Cruz” é o único exemplar de Fairey IIID existente no mundo e o seu motor, um EAGLE VIII Rolls Royce, é um dos raros exemplares ainda conservados, apesar do grande número de motores deste tipo produzidos. Estes elementos são mais do que suficientes para considerar esta peça de alto valor museológico, para além do valor histórico e simbólico que lhe está associado.

Em 1998, o “Santa Cruz”, por se encontrar muito deteriorado, foi sujeito, no próprio local de exposição, a um extenso trabalho de restauro que lhe desenvolveu a sua integridade estrutural e a beleza aeronáutica primitiva.

Assim, esta bela aeronave permanecerá por longos anos para lembrar às gerações vindouras o feito único e glorioso, realizado em 1922, por dois oficiais de Marinha, o CMG Gago Coutinho e o CTEN Sacadura Cabral.

Principais características do “Santa Cruz”:

Tipo	Hidroavião biplano monomotor
Utilização	Reconhecimento marítimo
Potência	360 HP
Autonomia	5h30m
Raio de acção	980 Km
Vel. Max.	176 Km/h
Envergadura de asas	14,05 m

Museu de Marinha. Cotas: Hidroavião Santa Cruz AVI-2
(Texto de A. Cruz Júnior, VALM)

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

2. *HIDROAVIÃO "SANTA CRUZ"*



REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 318 • ANO XXVIII

MARÇO 99 • MENSAL • 240\$00



Wenceslau de Moraes
Oficial da Armada

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



Sala do Risco do Arsenal de Marinha em 1930

Cerimónia da imposição da "Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito" ao estandarte da Escola Naval pelo Presidente da República, General Óscar Carmona.

Reconhecem-se na fotografia:

- O Director da Escola Naval, Almirante Isaías Newton (de costas),
- O porta-bandeira Aspirante de marinha, depois Almirante Eugénio Ferreira de Almeida.
- Comandante da Companhia de Alunos - Cap. Ten. Fortée Rebelo
- Escolta à bandeira : Aspirante, depois VALM Correia Guedes, Aspirante, depois CMG, Ferreira Pinto e Aspirante, depois, CMG Trindade dos Santos.



Sala do Risco do Arsenal de Marinha em 1930

Cerimónia de juramento de bandeira dos aspirantes da Escola Naval

Reconhecem-se o Aspirante, depois CMG EMQ Adriano Fernandes Júnior e Aspirante de Marinha, depois CMG, Manuel José da Silva Dias, (3º e 4º a contar da esquerda).

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 318 • Ano XXVIII

Março 1999

Director

CALM EMQ RES

Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CFR REF Jorge Manuel Patrício Gorjão

Redacção

2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção

1SARG T Vitor Manuel Gaspar Lopes

Colaboradores Permanentes

CMG REF Raúl de Sousa Machado

CTEN FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos

CTEN Abel Ivo de Melo e Sousa

1TEN REF Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade

Edifício da Administração

Central de Marinha

Revista da Armada

Rua do Arsenal

1149-001 Lisboa - Portugal

Telef: (01) 321 76 50

Fax: (01) 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet

<http://www.marinha.pt>

e-mail da Revista da Armada

revista.armada@mail.marinha.pt

Fotocomposição, paginação electrónica, fotolito, montagem e produção

Página Ímpar, Lda.

Estrada de Benfica, 317 - 1º F

1500 Lisboa

Tiragem média mensal:

6000 exemplares

Preço de venda avulso: 240\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

SUMÁRIO



A partir da presente edição, a R.A. publicará imagens dos quadros do arquitecto Telmo Gomes, numa visão estética do que foram “Os Últimos Navios do Império”.

4

Criada em 2 de Outubro de 1995, a EUROMARFOR é uma Força Naval, pré-estruturada, não permanente, vocacionada para o cumprimento das chamadas missões de Petersberg.

8



A Inspeção de Reparação de Submarinos (IRS) – 25 anos de existência.

11

Wenceslau de Moraes,
Oficial da Armada.

17



PONTO AO MEIO DIA	5
MEDITERRÂNEO E O FACTOR GEOGRÁFICO	6
A MARINHA JOANINA	10
A VIAGEM AO CANADÁ, PROJECTO CREOULA – “DE NOVO NA TERRA NOVA”	14
QUE MODELO DE ESTRUTURA ESCOLAR PARA OS PRÓXIMOS ANOS?	21
AQUÁRIO VASCO DA GAMA	22
INSTITUTO HIDROGRÁFICO	24
NOTÍCIAS	25
CONVÍVIOS	27
DESPORTO	28
SAUDADES DA SURRIADA	30
QUARTO DE FOLGA	32
NOTÍCIAS PESSOAIS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA



(Foto do Arquivo da R.A.)

ANUNCIANTES:

BTA – Banco Totta & Açores; CGD – Caixa Geral de Depósitos; Clínica de Santa Madalena; EID – Empresa de Investigação e Desenvolvimento de Electrónica, S.A.; OGFE – Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento.

Os últimos navios do Império



Canhoneira "Bengo"
1879-1905

CARACTERÍSTICAS

Casco em ferro

Local de construção: Liverpool

Data do lançamento à água: 23 de Agosto de 1879

Deslocamento: 462 toneladas

Armamento: 1 canhão rodízio Armstrong de 15 cm de carregar pela colatra, e 2 peças de 9 cm de carregar pela boca.

COMISSÕES PRINCIPAIS

Guerra na Guiné, 1884

Ação contra Bionbo, 1884

Guerra em Timor, 1895

Desembarque em Batugadé, 1895

Comissão a Macassar, 1896

Divisão Naval do Índico, 1903

Operações em Angóche, 1903.



Saúde militar

Mito ou realidade?

Muito se tem falado nos últimos anos da Saúde Militar. E as mais das vezes, associada a questões como reestruturação, racionalização e reformulação. Sabido como é que não se racionaliza ou reestrutura o que está bem, poderemos certamente deduzir daqui que algo irá mal na Saúde Militar.

Talvez se nos debruçarmos sobre o que foi, desde há séculos, a Saúde Militar, possamos avaliar como surgiu e quais os caminhos e metas que perseguiu. As soluções certamente que irão sendo diferentes, as capacidades e anseios terão evoluído em paralelo com o assombroso avanço da Ciência e da Tecnologia; mas as razões que a fizeram surgir e continuar, em paralelo com a Ciência Militar, essas mantêm-se e ajudarão certamente a perceber a sua desejável estrutura.

Num tempo em que as Forças Militares surgiam à medida das necessidades e empreendimentos, a Saúde Militar surgia com elas, acompanhando-as no cumprimento das missões. E se os meios de comunicação eram difíceis, era localmente e junto dessas Forças que os barbeiros e físicos (serviços de saúde da época), com a Ciência e Tecnologia possíveis e transportáveis, cumpriam o seu dever. O de ontem e o do sempre: procurar a capacidade física e psíquica plena dos combatentes, e proporcionar o tratamento dos feridos e doentes para, se possível, voltarem a integrar as fileiras dos combatentes.

Digamos assim que a Saúde Militar nasceu e permaneceu largo tempo como uma Saúde fundamentalmente operacional. E foi a evolução subsequente da Ciência, nomeadamente a médica e a dos transportes e comunicações, que permitiu constituir vários escalões de cuidados de saúde, possibilitando a descentralização de cuidados diferenciados e a constituição de cadeias logísticas próprias e de evacuação sanitária, num crescendo imposto pela própria evolução do conceito de saúde. Ao militar, como a qualquer outro cidadão, deverão ser proporcionados todos os cuidados possíveis de acordo com o estado da Arte, independentemente do facto de se encontrar na linha da frente ou no

sossego de uma unidade em tempo de paz. Mas toda esta estrutura de saúde que se foi concebendo, capaz de proporcionar serviços tão díspares como uma selecção de pessoal ou uma cirurgia num navio hospital, como uma acção de medicina preventiva ou uma evacuação sanitária a partir do teatro de operações, não será toda ela fruto de uma mesma necessidade? Julgamos que sim, e que, em tempo de paz ou de guerra, a Saúde Militar colhe a sua especificidade e características nas necessidades operacionais das Forças Armadas.

Diferentes organismos e serviços constituem um Serviço de Saúde Militar moderno. Se iniciarmos o nosso percurso de avaliação no recrutamento e selecção, poderemos passar em seguida pelos Centros de Saúde das Unidades Militares, com uma quádrupla missão de assegurar a Medicina Preventiva, o apoio médico ao treino, a Saúde Ocupacional e os Cuidados de Saúde Primários. Na Marinha, a especificidade operacional impõe o envolvimento do Serviço de Saúde em missões de treino ou serviço envolvendo embarques, navegações ou operações anfíbias.

Geradoras de alguma desestabilização, nomeadamente entre profissionais diferenciados e com realização profissional já conseguida em serviços de prestígio técnico, deverá ser sobretudo cuidada a não promoção de desmotivação por utilizações (muitas vezes subutilizações...) desadequadas e frustrantes. E o meio de assegurar essa actividade, sem dúvida essencial, será certamente através de uma programação correcta das carreiras de saúde e de uma adequação equilibrada dos meios aos fins.

O Hospital Militar, último escalão dos cuidados médicos, deverá integrar-se harmoniosamente nesta cadeia, pensado em termos correctos e pressupondo uma capacidade real de apoio imediato à vida em situações de emergência, vindas elas de onde vierem. E uma diferenciação específica das necessidades do Ramo, de que a Medicina Hiperbárica é um exemplo Naval sobejamente conhecido e prestigiado. Em tempo de paz, compete-lhe a prestação dos cuidados de saúde diferenciados que o carac-

terizam, com a disponibilidade e prontidão exigidas pela condição militar.

A logística da Saúde deverá suportar a mobilidade e flexibilidade das forças, e proporcionar uma capacidade organizada de armazenamento e distribuição de medicamentos e outros consumíveis.

Em tempo de guerra ou catástrofe, a eficácia do sistema será traduzida pela sua capacidade de actuação em contínuo, desde a linha da frente ao hospital central, com conhecimento das especificidades de actuação dos seus doentes, e num desdobrar de actividades em paralelo com as do pessoal que serve. É esta a mais valia que procuramos, e que obrigará à continuidade da sua especificidade.

A excelência não se improvisa. E, em termos de saúde, excelência é o mínimo que podemos exigir.

Como todas as estruturas de saúde, o preço a pagar é caro e sobe em espiral contínua. E as estruturas adequadas, dirigidas para situações extremas, serão certamente sobredimensionadas para o cumprimento da missão do dia a dia, na rotina de uma paz que, só quando quebra, nos permite avaliar da certeza das nossas opções.

Devemos por isso desistir? A visão inteligente será certamente outra. Cuidados de saúde nunca são demais, e no nosso País diremos mesmo que fazem muita falta. A capacidade sobrança será certamente muito bem aproveitada se distribuída na sua totalidade em tempo de paz, numa extensão a familiares e restante comunidade, devidamente coordenada e dirigida.

Independentemente das estruturas que carecem de reformulação, o problema humano continua a ser o principal motivador de sucesso ou incapacidade, aqui como em qualquer outro sistema. E se são necessárias vocações e motivações, sejamos capazes de construir estruturas credíveis, organizadas, oferecendo condições de realização profissional e humana. Não faltarão então certamente os profissionais da Saúde Naval. Nem a sua vida será menos digna e gratificante.

Augusto Matthioli Mateus
CALM MN

Mediterrâneo e o factor geográfico

Disse Spykman que a Geografia é o factor do poder nacional mais importante porque é o mais permanente.

A Geografia influencia o carácter de um povo, condiciona os seus hábitos de vida, tornando-se um dos pilares da sua formação cultural.

É na História que encontramos o registo destes factos. É na História que analisamos o modo como essa influência afectou o seu comportamento e o seu relacionamento com as populações de outras regiões geograficamente diferentes.

No Mediterrâneo, tal como em outras grandes áreas onde convivem culturas milenárias, o estudo da Geografia e da História são essenciais para a compreensão dos actuais desenvolvimentos estratégicos. Contudo, é interessante verificar como esta realidade não se aplica com a mesma evidência em todas as regiões do mundo.

O estudo geopolítico do vasto continente americano debruça-se essencialmente sobre o caldeamento de populações imigradas, um movimento que teve valores mais significativos apenas no último século e meio.

É mais importante o encontro, o choque ou o convívio de grupos culturais diferenciados, do que propriamente a influência, em tão curto período histórico, do novo meio geográfico.

Mas já não são indiferentes os sedimentos geográficos que os imigrantes trazem na sua bagagem cultural. Diz-se, por exemplo, que o açoreano se sente mais à vontade do que outros portugueses nas áreas sísmicas da Califórnia, porque transporta consigo uma grande habituação a esses fenómenos naturais.

Na América, a geopolítica é “feita” por uma classe geograficamente estrangeira e moderna, no calendário da História.

Em África, a geopolítica é “feita” por uma classe nascida naquele meio geográfico, mas até há muito pouco tempo politicamente alienada e que pretende empreender, com mais dificuldade, uma grande transformação, afirmando a sua identidade e assumindo o seu destino.

Aqui sente-se com muita frequência que a ligação do homem à terra é profunda, mas tem muito pouco que ver com as nações que vivem dentro das fronteiras traçadas artificialmente por outros, nas distantes cidades de Berlim ou de Bruxelas.

Na Ásia residem culturas autóctones muito antigas, cheias de sabedoria e de tradições, que só aceitam outras influências na exacta medida em que podem favorecer os seus interesses, e fazem-no através de um processo lento de inculcação que pretendem ser eles mesmos a conduzir.

No Mediterrâneo, culturas milenares “convivem em conflito”.

Para além de alguns fenómenos naturais também frequentes, outros terramotos sociais marcam cada uma das eras, idades, séculos ou épocas.

O reino do Egipto prolongou-se por milénios. Os impérios Assírio e depois o Babilónico ainda são contemporâneos do apogeu da Grécia do século IX ao século VI a.C.. Está na Antiguidade Grega o primeiro pilar da nossa Cultura Ocidental.

Os hebreus tiveram o seu exílio no Egipto no século XIII a. C. e repetiram-no na Babilónia no século VI a.C.. O império persa libertou-os e dominou a Ásia Menor chegando à Europa, a Norte do Egeu.

Alexandre da Macedónia, o Grande, invadiu as costas do Mediterrâneo oriental na Europa, na Ásia e em África, no século IV a. C.. Derrotou o imperador persa e avançando para Oriente fez do mundo conhecido o seu império.

Cedo se fragmentou, enquanto Roma crescia. Roma é o segundo pilar da nossa Cultura Ocidental.

E durante pouco mais de cinco séculos (cerca de 70 a. C. até meio do século V d. C.) o Mediterrâneo foi um mar romano, não um lago romano como muitas vezes se diz porque continuou a ser palco de guerras.

Foi no primeiro século deste domínio romano que se deu um acontecimento tão importante que marca o início da nossa Era, o início da contagem dos tempos pela qual se regem todos os povos do globo, quando pretendem entrar no convívio universal.

O nascimento de Cristo e o desenvolvimento do terceiro pilar da nossa cultura que começou por se designar “Cristandade”, que só muito mais tarde se chamou de Cultura Europeia e hoje é referida como Cultura Ocidental.

As diferenças étnicas, na Bacia do Mediterrâneo, tiveram algumas alterações, principalmente em resultado das invasões dos povos do centro da Europa, no princípio do século V, dos eslavos em direcção aos Balcãs logo a seguir, dos árabes do Sul no século VII e de outras migrações.

Mas o mosaico cultural acentuou-se mais por força da diferenciação do factor religioso, ainda que todos os povos do Mediterrâneo reconheçam o Patriarca Abraão (1800 a.C.) e aceitem os princípios fundamentais da Bíblia (Antigo Testamento): Os hebreus, desde há milénios; os cristãos, desde o início da nossa Era (1); o islamismo, a partir do início do século VII. Posteriormente, separaram-se da Roma católica os ortodoxos, em meados do século XI, e as igrejas cristãs reformadas, a partir do início do século XVI.



O Mediterrâneo, pela sua pequena dimensão e pela sua configuração alongada, sempre favoreceu as comunicações. O mar foi mesmo o único elo de ligação entre os povos das suas ilhas ou das suas margens, desde as primitivas civilizações marinhas egípcias do V milénio a. C., ou da primeira talassocracia cretense, entre o IV e o II milénios a. C.

“O Mediterrâneo, o mais belo de todos os mares, com ondas de um azul transparente, é também aquele que a história revela mais útil e mais benfazejo.

... o homem, nestas regiões é irresistivelmente atirado para o mar. O remo parece aqui tão necessário como a charrua ou o cajado do pastor. Por todos os lados uma terra acessível chama e convida a trocar o que ela tem por aquilo que lhe falta. Não há costa donde se não aviste uma ilha. O marinheiro pode singrar em direcção a vários fins, todos eles visíveis (2)”.

Mas é estranho. A História do Mediterrâneo foi e é uma história de guerras. Não é a união consentida por este “mar no meio da terra”, nem são os valores que constam do Livro comum, que dominam as relações entre os povos ribeirinhos. Estas são antes marcadas pelos elementos que os afastam, pelas diferenças étnicas, genéticas, pelos choques de interesses divergentes, pelas lutas religiosas e lutas pelo poder.

Os cercos de Jerusalém (701, 598-7, 588-7 a. C. e 70 d.C.) e as destruições do Templo (587 a.C. e 70 d.C.), os saques e a conquista de Roma pelos bárbaros (476 – fim do Império Romano do Ocidente), a queda de Constantinopla (29 de Maio de 1453 – fim do Império Bizantino e fim da Idade Média), são exemplos de conflitos ligados às capitais imperiais e religiosas que marcam as Idades da nossa História.

Este século começou com três guerras nos Balcãs e parece que o milénio vai acabar em guerra: sérvios ortodoxos e muçulmanos no Kosovo, e ambos com os cristãos na Bósnia; turcos muçulmanos e gregos ortodoxos, em Chipre; hebreus e muçulmanos em Israel e na Palestina; as emigrações do Norte de África árabe para o Sul da Europa, etc.

A Europa deseja garantir a segurança e a paz no Mediterrâneo. Para isso exerce a vigilância e mantém uma presença no mar, procurando evitar que riscos e crises degenerem irremediavelmente em conflitos.

Não devemos entrar no III milénio da nossa Era e VIII da História do Mediterrâneo, indiferentes ao desenvolvimento tecnológico que facilita extraordinariamente a troca de conhecimentos e de informações tão úteis à melhor compreensão entre os povos, e ignorando os projectos universais de paz, de liberdade, de solidariedade e, principalmente, de maior respeito pela pessoa humana.

António Emílio Ferraz Sacchetti
VALM

NOTAS:

(1) O cristianismo só se dispersou pela Europa a partir do fim do século IV. Em 313 o Edito de Milão garantiu liberdade aos cristãos. Em 496 (para outros autores 507) foi o baptismo de Clovis, rei dos francos, e de 3000 dos seus súbditos (cf. Donald Matthew, *Atlas of Medieval Europe*, Phaidon Press Ltd., Inglaterra, 1986, p.39).

(2) G. Glotz, *La Civilisation Égéeenne*, pp. 3-6, citado por António de Sousa e Faustino Torres, *Primeiras Sociedades Comerciais*, Lisboa, Empresa Contemporânea de Edições, 1946, pp. 35-36.



ESTABELECIMENTO FABRIL DO EXÉRCITO
ESPECIALIZADO NA CRIAÇÃO E PRODUÇÃO
DE FARDAMENTOS, EQUIPAMENTO E
MATERIAL DE AQUARTELAMENTO.

FÁBRICAS
Fardamentos militares e civis; Calçado militar e de segurança;
Capotas de lona para viaturas; Tendas militares e civis
Equipamento individual de combate; Emblemas, símbolos
e botões em metal; Mobiliário metálico

CENTROS COMERCIAIS
Lisboa e Porto

QUALIDADE
Centro de Qualidade Própria

DESIGN
Um Gabinete de Design
especialmente habilitado a realizar projectos no referente a
Fardamentos civis e militares

CAMPO DE SANTA CLARA - 1100 LISBOA - PORTUGAL
TELEF: 886 30 06 - 886 71 21/8 - FAX: 887 61 04



OFICIAL DO EXÉRCITO
GRUPO A-15



OFICIAL - GENERAL DA ARMADA
UNIDADE DE GUARDA-CALA



GENERAL DA FORÇA AEREA
UNIDADE DE GUARDA-CALA



OFICIAL - SUPLENTE DO EXÉRCITO
GRUPO A-15

A EUROMARFOR em Oeiras

A EUROMARFOR, criada em 2 de Outubro de 1995, é uma Força Naval, pré-estruturada, não permanente, vocacionada para o cumprimento das chamadas missões de Petersberg (humanitárias ou de evacuação/de manutenção da paz/de forças de combate para a gestão de crises incluindo operações de imposição da Paz).

O seu comando é exercido rotativamente entre os comandantes operacionais das marinhas de Espanha (ALFLOT), França (CECMED), Itália (CINCNAV) e Portugal (COMNAV). Conforme noticiado na edição de Novembro desta Revista, o VALM Reis Rodrigues (COMNAV), tomou posse como Comandante da EUROMARFOR no dia 9 de Outubro de 1998, pelo que,

CONSTITUIÇÃO DA CÉLULA PERMANENTE DA EUROMARFOR

- Capitão-de-Mar-e-Guerra José Vilas Boas Tavares
- Director da Célula Permanente
- Capitão-de-Fragata Juan Caamaño
- Representante Espanhol
- Capitão-de-Fragata Patrice Schmitt
- Representante Francês
- Capitão-Tenente Francisco Piedade Vaz
- Representante Português
- Capitão-Tenente Luca Ceccobelli
- Representante Italiano.

a partir desta data o estado-maior do Comando Naval, passou a desempenhar cumulativamente as funções de estado-maior da EUROMARFOR.

Tendo em consideração o carácter rotativo do comando e a necessidade de garantir a continuidade do planeamento e ao mesmo tempo assegurar a ligação entre os comandos operacionais, foi criada uma célula de estado-maior multinacional, que se integra no estado-maior nacional do COMEUROMARFOR.



O Comandante da EUROMARFOR, VALM Reis Rodrigues com a Célula Permanente.

Esta Célula, designada por “Célula Permanente da EUROMARFOR”, encontra-se instalada no Comando Naval em Oeiras, desde o dia 9 de Outubro, sendo constituída por um Director e um oficial de cada país membro.

Tendo em consideração que os oficiais estrangeiros não são residentes, a Célula reúne-se periodicamente em Oeiras, em norma duas semanas por mês e sempre que

a Força for activada. Para além de assegurar a continuidade do planeamento e a ligação entre os comandos operacionais a Célula Permanente apoia o estado-maior da EUROMARFOR em todas as tarefas específicas da Força, conferindo-lhe a dimensão multinacional.

Decorridos cerca de três anos desde que foi criada, a EUROMARFOR foi activada cinco vezes para participar em exercícios e

CARACTERÍSTICAS MAIS RELEVANTES

- O estado de prontidão elevado, podendo ser activada num prazo de 5 dias (lista de unidades prontas a disponibilizar pelos quatro países).
- A capacidade de comando e controlo inerente às estruturas operacionais que, por rotina, exercem o comando e controlo de forças e unidades navais no mar.
- O baixo custo de funcionamento, uma vez que utiliza infra-estruturas já existentes.
- A interoperabilidade e utilização de procedimentos operacionais padrão resultantes da cooperação no âmbito da NATO.
- A versatilidade da sua configuração, que permite adaptar-se facilmente a qualquer tipo de missão.
- Os atributos operacionais inerentes às forças navais: mobilidade, versatilidade, sustentação, resiliência, capacidade de transporte, presença e multiplicação de força.



Edifício Administrativo do Comando Naval onde se encontra instalada a Célula Permanente.

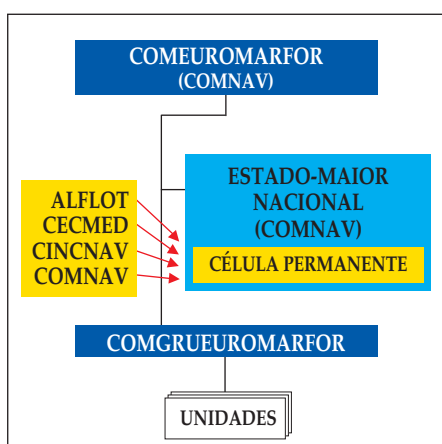
ALGUNS MARCOS HISTÓRICOS

- 19 de Junho de 1992
- Assinatura da “Declaração de Petersberg”.
- 15 de Maio de 1995
- Assinatura do Documento Constitutivo da EUROMARFOR.
- 02 de Outubro de 1995
- O Almirante Manuel Acedo Manteola, Comandante da Esquadra Espanhola (ALFLOT), é nomeado o primeiro comandante da EUROMARFOR.
- 09 de Outubro de 1998
- O Almirante Alexandre Reis Rodrigues, Comandante Naval (COMNAV) assume o Comando da EUROMARFOR.

ACTIVAÇÃO DA EUROMARFOR EM 1999					
FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL
	SF 99	TOUR 1/99	DG 99	TAPON 99	
	1ª Act			2ª Act	

para efectuar missões de representação (presença naval).

Em 1999, a EUROMARFOR será activada para participar nos exercícios SWORDFISH 99, organizado pelo COMNAV, DESTINED GLORY 99, organizado pelo COMSTRIK-



RESPONSABILIDADES DO COMEUROMARFOR

- Assegura o planeamento operacional.
- Define os objectivos de treino da EUROMARFOR.
- Propõe os procedimentos operacionais padrão.
- Estabelece e mantém contactos com os comandantes de outras forças multinacionais, em particular com o comandante da EUROFOR.
- Mantém actualizada a lista de unidades susceptíveis de constituírem a EMF em caso de activação.
- Consulta os comandos operacionais por forma a alcançar o nível de forças requerido, para cumprir as tarefas específicas da EMF.
- Quando a Força é activada assume o "Controlo Operacional" (OPCON) das unidades atribuídas.

FORSOUTH e TAPON 99, da responsabilidade do ALFLOT.

Efectuará igualmente uma missão de representação que incluirá a visita ao Pireu, Grécia e Izmir, Turquia. Para exercer o comando táctico da EUROMARFOR, (COMGRUEUROMARFOR) foi indigitado

o CMG Fernando Melo Gomes que embarcará no navio-chefe com o seu estado-maior, no qual serão integrados elementos dos quatro países da EUROMARFOR. Durante a primeira activação (4 de Março a 21 de Abril), que inclui a participação nos exercícios SWORDFISH 99, DESTINED GLORY 99 e o Tour 1/99, a Força será constituída pelos seguintes navios: NRP "ALVARES CABRAL" (Navio-chefe), SPS

"EXTREMADURA", FS LA "MOTTE PICQUET" e ITS "LIBECCIO" (a ser rendido mais tarde pelo ITS PERSEO).

A segunda activação, terá por objectivo a participação da EUROMARFOR no exercício TAPON 99 que decorrerá entre 14 e 25 de Junho.

Contribuímos para enriquecer
as Telecomunicações

Sistemas de Telecomunicações

Comunicações Navais

Rádio e Electroóptica

Automação e Controlo

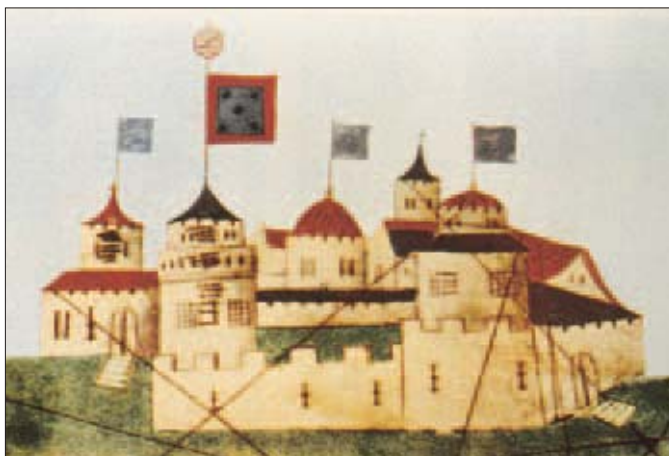


Empresa de
Investigação e
Desenvolvimento
de Electrónica,
S.A.

Quinta dos Medronheiros - Lazarim
2825 Monte da Caparica PORTUGAL
Tel.01.2948600 Fax.01.2948700
Email: geral@eid.pt

O Tratado das Alcáçovas e a primeira partilha do Atlântico

Henrique IV de Castela morre em 1474, deixando um problema de sucessão ao trono por resolver. O rei tinha casado com uma irmã de Afonso V (de Portugal) e havia uma filha, de nome D. Joana, mas uma parte da nobreza castelhana contestava a paternidade do soberano, alegando relações ilícitas da rainha com o fidalgo D. Beltrão de la Cueva. Na realidade, o que estava em causa era mesmo a tentativa de intromissão portuguesa na coroa de Castela.



O Castelo da Mina.

D. Henrique passou muito tempo sem filhos e apontou a sua meia irmã, D. Isabel, como herdeira do trono. Contudo, no final da sua vida, desagradado com o facto de ela ter casado com o rei de Aragão, o soberano castelhano voltou a trás com estas pretensões e fez jurar a filha como sucessora. É claro que o assunto não seria indiferente a D. Afonso V que não desperdiçou a oportunidade de tentar estender a sua influência ao reino vizinho. A princesa D. Joana era sua sobrinha, era muito jovem, e moralmente impunha-se que fosse protegida. Por outro lado o desgosto de Henrique IV, com o casamento de Isabel e com a visão de uma ligação a Aragão, aproximara-o de Portugal. O rei português alegou ainda que o seu cunhado, antes de morrer, lhe pedira para que tomasse conta do trono e fizesse valer os direitos da jovem princesa injuriada. Era, naturalmente, uma questão delicada, que iria dominar a política externa portuguesa até 1479/80: Afonso V decidiu casar com a sobrinha e invadir Castela, para tomar posse do que julgava ser os seus direitos, mas o conflito não estava ao alcance das capacidades nacionais e, sobretudo viria a levantar um problema grave para a economia portuguesa: fez com que os navios de Castela e Aragão aparecessem na Costa da Guiné, afrontando directamente o comércio que os portugueses reivindicavam como sendo só seu.

Em 1476 o exército de Fernando de Aragão defrontava os portugueses no Toro. A batalha não teve uma decisão militar conclusiva, mas serviu para mostrar que não nos era possível continuar aquela guerra. As despesas eram enormes e os resultados muito difíceis. Por outro lado, o problema do comércio africano ganhava uma dimensão que não agradava aos interesses portugueses, representados pelo príncipe D. João, o novo gestor dos tratos da Guiné. Até aí, todas as pretensões dos castelhanos tinham manifestado acerca da costa africana tinham ficado suspensas na indefinição da posse das Canárias e numa certa escusa a mandarem os seus navios a África. O papado arbitrara a questão com bulas evasivas ou contemporizadoras e a questão permanecia adormecida, um pouco por falta de capacidade marítima dos castelhanos e porque a paz reinava entre os dois vizinhos. Mas o estado de guerra fez com que Isabel estimulasse o afrontamento directo ao comércio português: em 1476/77 aparecem navios desgarrados que não tiveram grande sucesso, mas em 78 saiu de Sevilha uma

esquadra de 35 navios, com destino ao golfo da Guiné e, a partir daí, essa prática tornou-se sistemática. A reacção portuguesa não se fez esperar, sabendo-se que as caravelas passaram a dispor de artilharia, encetando uma nova era no combate naval. Uma grande parte destas tentativas espanholas acabariam por se malograr, graças à actuação decisiva que se supõe ter sido levada a cabo por influência de D. João (o futuro rei D. João II), mas o andar dos tempos e a análise

das circunstâncias aconselhavam a que se conseguisse um acordo negociado que garantisse a paz.

Na verdade, o tratado, cujo texto foi concluído e assinado na vila das Alcáçovas, a 4 de Setembro de 1479, continha diversas cláusulas que regulavam questões de vária ordem, pendentes entre os dois reinos. A mais importante era a de que os portugueses reconheciam Isabel como rainha de Castela, abdicando da candidatura de D. Joana, cujo casamento com Afonso V acabaria por não ser reconhecido. Com esta cláusula se conseguia a paz. Contudo, um outro aspecto tinha particular importância para os portugueses: as terras a sul do Bojador, incluindo ilhas e costas descobertas e por descobrir, com tratos de comércio e conquistas, pertenciam aos portugueses. O mesmo se passava com os reinos de Fez (Norte de África) e com os arquipélagos da Madeira e dos Açores, mas as ilhas Canárias ficavam definitivamente na posse de Castela. O resto do tratado dizia respeito à devolução de terras e bens tomados durante a guerra, ao perdão de pessoas que tinham tomado o partido de qualquer dos lados e um acordo final de casamento de D. Afonso (filho de D. João II) com D. Isabel (filha dos reis de Castela e Aragão), que ficou designado por *Terçarias de Moura*, porque em Moura ficariam a viver os dois príncipes (em casa de Dona Beatriz, a mãe do duque de Bragança) até atingirem a idade de casar.

Este tratado viria a ser ratificado pelas cortes de Toledo, em 1480, passando a regular a navegação portuguesa e espanhola no Atlântico. Os portugueses abdicavam das ilhas Canárias — que tinham sido um ponto controverso onde se tentara, por várias vezes, estabelecer uma base para a exploração da costa africana — mas ganhavam a segurança nos mares a sul do arquipélago, onde já tinham outros pontos de apoio e de onde vinham ricas mercadorias. D. Afonso V morreu em 1481 e, logo em 1482, D. João II mandaria construir a fortaleza de S. Jorge da Mina, situada no coração do golfo da Guiné, perto de Cape Coast, no actual Gana. Até 1637 (quando foi tomado pelos holandeses) esse seria o principal local de comércio marítimo africano e o centro de toda a actividade portuguesa no Golfo.



J. Semedo de Matos
CTEN FZ

Inspecção de Reparação de Submarinos

25º Aniversário

criação da IRS

“A experiência colhida durante os 22 meses que vem decorrendo a grande reparação do submarino “BARRACUDA”, no Arsenal do Alfeite, leva à conclusão de ser necessária e urgente a adopção de soluções que permitam a concentração, naquele estabelecimento, de pessoal militar existente com conhecimentos específicos sobre submarinos e à simplificação do sistema, em vigor, relativo à aquisição e gestão de sobressalentes e outros materiais necessários.”

É desta forma aparentemente simples e descomplexada que começa a nota do então Superintendente Interino dos Serviços do Material, Comodoro António Caires da Silva Braga, que constituiu a Proposta n.º 6/74, de 25 de Fevereiro, dirigida ao Ministro da Marinha. Contudo, ela continha uma pequena revolução na estrutura da manutenção dos submarinos, abrindo uma excepção na Marinha que ainda perdura, e punha termo a um período de permanentes conflitos entre os diversos organismos intervenientes na grande revisão do submarino “Barracuda” (1), a primeira a realizar-se em Portugal (a do SS “Albacora” tinha sido efectuada em França, Toulon, entre Outubro de 1970 e Setembro de 1971).

A proposta da Superintendência dos Serviços do Material (SSM) mereceu a aprovação do Ministro da Marinha VALM Pereira Crespo e deu origem à transferência para o Arsenal do Alfeite de todas as competências relativas aos submarinos, tanto as respeitantes à vertente técnica como à logística. Ficou desta forma o Arsenal do Alfeite detentor da função de Direcção Técnica para esta classe de navios, solução ímpar na

Marinha Portuguesa. Para poder dar cabal cumprimento a estas novas atribuições, o Administrador do Arsenal do Alfeite, CMG Engenheiro Construtor Naval Carlos Ribeiro Caldeira Saraiva, através do seu Despacho n.º 4/74, de 7 de Março, criou um novo órgão na estrutura do Arsenal a que chamou “Inspecção das Reparações dos Submarinos (IRS)”, a qual ficou sob a sua directa dependência.

À IRS competia-lhe desempenhar fundamentalmente as tarefas que até então pertenciam à Direcção das Construções Navais na parte respeitante aos submarinos.

A problemática dos sobressalentes revestia-se, na altura, de tal importância que a sua gestão foi cometida a outro órgão especialmente criado para esse efeito, o Serviço de Gestão de Sobressalentes de Submarinos (SGSS), também directamente dependente do Administrador (Despacho n.º 9/74, de 31 de Março).

À parte de toda esta reorganização ficava a antiga DSEC - Direcção dos Serviços de Electricidade e Comunicações. Na realidade, a DSEC além de gozar de total autonomia, possuía capacidades, técnica e logística, reconhecidas para enfrentar sem dificuldades o grande desafio que constituiu a 1.ª grande revisão dum submarino da classe “Albacora”.

De notar ainda, que tanto a criação da IRS como a do SGSS, por despachos do Administrador do Arsenal do Alfeite, após autorização do Ministro da Marinha, são anteriores à publicação do decreto que daria cobertura legal àquelas decisões: Decreto-Lei n.º 142/74, de 8 de Abril. Tal facto é reve-



lador do clima difícil que se vivia na altura, e do desespero em accionar medidas que dessem a garantia de resolver o problema da manutenção dos submarinos que, a não ser conseguido, poderia comprometer a prazo a própria continuação destes navios na Marinha Portuguesa.

Como previa a própria Proposta n.º 6/74 da SSM, acima referida, transitou imediatamente para o Arsenal do Alfeite um grupo de 4 oficiais, 7 sargentos e um cabo para integarem a primeira lotação da IRS. Estava, assim, criada a Inspecção de Reparação de Submarinos que viria a sofrer ainda duas reorganizações até encontrar a sua forma actual:

- A primeira, em 25 de Maio de 1981, considerando que não se justificava a existência de dois organismos directamente dependentes do Administrador do Arsenal do Alfeite para tratar de assuntos dos submarinos, o SGSS foi integrado na IRS passando a designar-se por Serviço de Gestão de Material de Submarinos (SGMS);

- A segunda, em 9 de Fevereiro de 1983, criando o Gabinete de Estudos de Submarinos (GES), adequando a IRS à evolução entretanto verificada, habilitando-a a dar resposta às múltiplas solicitações de estudos de alterações e modificações importantes, sobretudo no que à segurança dos submarinos dizia respeito.

Porém, a integração da IRS no próprio Arsenal não foi isenta de conflitos. Pelo contrário, foi necessário quebrar barreiras, desconfianças e hábitos profundamente enraizados. Foi preciso corrigir toda uma actuação que permitisse reparar navios, algo sofisticados para a época, com uma garantia de qualidade muito superior ao que era então usual, e quebrar com um sistema desadaptado, que repousava essencialmente no funcionamento, por vezes correcto mas não integrado, das diversas direcções da Superintendência dos Serviços do Material e do Arsenal do Alfeite.



Equipa da IRS.

Agora, decorridos que são 25 anos, é largamente reconhecido que a vinda destes submarinos e a atribuição da total competência ao Arsenal do Alfeite, constituíram uma forte mola impulsora da modernização e apetrechamento do estaleiro, sendo inúmeras as melhorias tecnológicas introduzidas. Foi necessário implementar e desenvolver métodos de controlo não destrutivo e processos especiais, dos quais se salientam:

- os controlos por raios X, ultra sons, líquidos penetrantes e magnetoscopia;
- técnicas de soldadura, em especial dos aços de alto limite de elasticidade e dos encanamentos em aço e cupro-alumínio;
- a introdução do princípio da qualificação de soldadores e dos processos de soldadura;
- o teste dos equipamentos em oficina, o que obrigou à construção de bancos de ensaio próprios;
- o reequipamento metrológico, em consequência das tolerâncias apertadas exigidas no controlo dimensional de componentes usados e/ou manufacturados;
- o grande desenvolvimento do sector da decapagem e limpeza química, por indispensável à conveniente inspecção/controlo e protecção anti-corrosiva;
- o desenvolvimento das técnicas de equili-



na funções que, para os restantes navios da Armada, estão repartidas pela Direcção de Navios, Direcção de Abastecimento e por outros departamentos do próprio Arsenal. Destacam-se como mais importantes as de:

DIRECÇÃO TÉCNICA:

- Superintender tecnicamente todos os trabalhos nos submarinos e no seu material, definindo-os e estipulando os respectivos critérios de aceitação;

- Estudar, definir e propor a introdução de alterações e de soluções de reparação;

- Propor a doutrina de manutenção e gerir e controlar a sua execução em conformidade com a tabela de manutenção preventiva;

- Assegurar a ligação com a Marinha Francesa, no âmbito do acordo de apoio logístico celebrado entre as duas partes aquando do contrato de aquisição.

INSPECÇÃO TÉCNICA:

- Definir o plano de inspecções e ensaios das intervenções nos submarinos ou no seu material e exercer o respectivo controlo;

- Realizar vistorias e inspecções para definição das reparações.

PLANEAMENTO E COORDENAÇÃO:

- Planear, promover a execução e coordenar os trabalhos, informando o Administrador do Arsenal do Alfeite da viabilidade de cumprimento dos prazos;

- Coordenar a actividade dos organismos do Arsenal, da Marinha e outros intervenientes nos trabalhos dos submarinos, por forma a que se atinjam os objectivos projectados;

- Alertar para os desvios e propor medidas de correcção.

GESTÃO DE MATERIAL PARA OS SUBMARINOS:

- Efectuar a gestão dos sobressalentes elec-

tro-mecânicos, dos materiais de construção e de consumo especial dos submarinos, estabelecendo e mantendo os níveis de armazém;

- Controlar e sancionar a satisfação das requisições, das oficinas do Arsenal e dos submarinos, e elaborar as encomendas para provimento;

- Gerir e controlar as verbas atribuídas à manutenção dos submarinos.

A política de manutenção dos submarinos é planeada, preventiva e sistemática. Neste contexto, durante o ciclo operacional de cinco anos são efectuadas periodicamente acções de manutenção, de que se destacam as revisões intermédias, com docagem, com duração de 2 meses e periodicidade aproximada de ano e meio, feitas no Arsenal do Alfeite. Ao fim de cada ciclo operacional o submarino sofre uma grande revisão que dura 18 meses, cujo objectivo é repor o nível de qualidade dos seus sistemas e equipamentos, em termos de desempenho, tão próximo quanto possível do obtido em novo e garantir, assim, um novo ciclo operacional com o máximo de segurança e o mínimo de avarias inopinadas.

Desde Março de 1974, a IRS já superintendeu às seguintes intervenções:

SUBMARINO	RI (Q)	GR
ALBACORA	12	4
BARRACUDA	13	5
DELFIN	12	4
Totais	37	13
RI (Q): Revisão intermédia, com docagem (2 meses). GR: Grande revisão (18 meses).		

As obras dos submarinos representam uma boa parcela da produção do Arsenal. A título de exemplo pode referir-se que, num ano em que decorra uma grande revisão, a mão-de-obra aplicada nos submarinos representa cerca de 20% da produção total do estaleiro. Convém, no entanto, referir que a parte relativa às reparações eventuais e urgentes, resultantes de avarias, é em si pouco significativa, cifrando-se em média nos 4% da quota parte das obras dos submarinos.

1ª "GUARNIÇÃO" DA IRS

CTEN ECN	João Caiado Gago Falcão de Campos
CTEN M	Jorge Manuel Cabeçadas Pereira Leite
CTEN EMQ	Júlio Valdemar Campos Silva Vilarinho
1º TEN AN	António Neves Estevéns
SAJ AES	Amílcar Guardado dos Santos Neto
SAJ ACM	Joaquim Marques Vaz
1º SAR	ACM Arménio Ferreira da Silva
1º SAR	ACM Rui Leitão da Silva
1º SAR	ACM Manuel Cândido de Almeida Gonçalves
1º SAR AES	Francisco Manuel Neto Vidigal
2º SAR CM	Armindo Francisco Júlio Lopes Alves Ferreira
CAB CM	Augusto Vidal

bragem dinâmica e da utilização da medição programada de vibrações e de ruído irradiado na água pelos equipamentos dos submarinos;

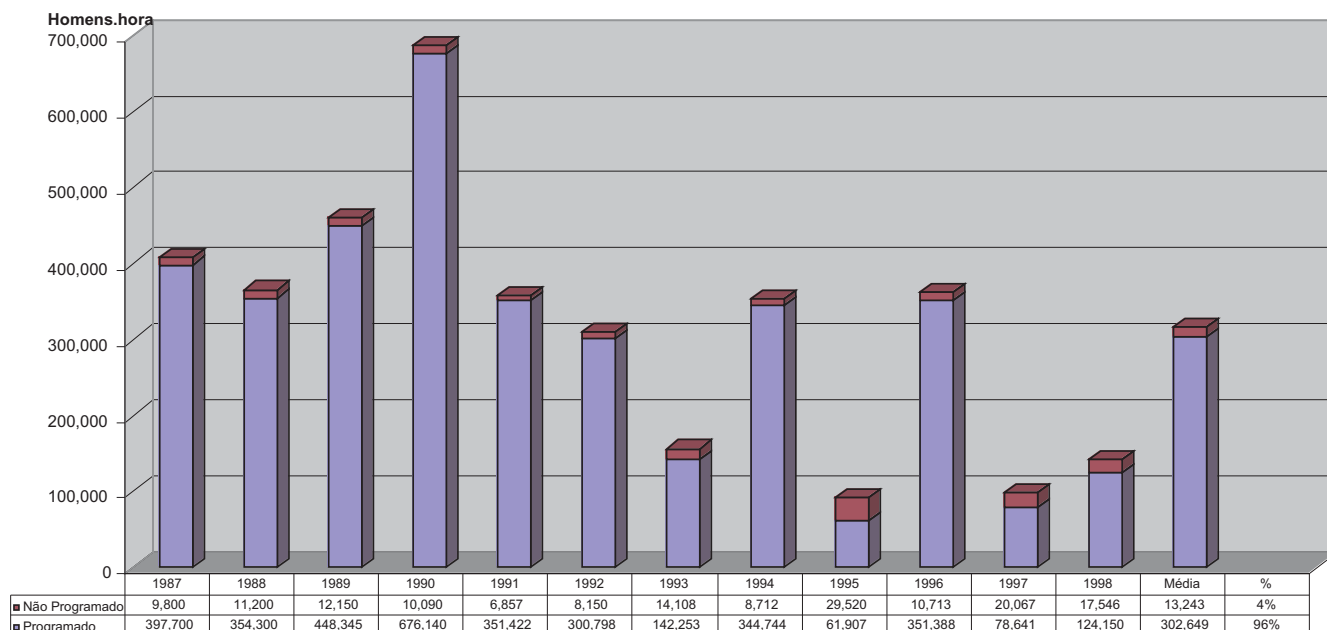
- o incremento da oficina de sonares na área electro-acústica, nomeadamente nos meios de reparação e teste de transdutores;
- a introdução de novas soluções de recuperação de componentes pela utilização das técnicas de deposição/adicação de metais.

De todas estes avanços tecnológicos usufruiu naturalmente toda a Armada, com a natural aplicação dos métodos, técnicas e, sobretudo, da mentalidade usados (exigidos) nos trabalhos dos submarinos.

FUNÇÕES E ACTIVIDADE DA IRS

A Inspecção de Reparação de Submarinos, como organismo executor das competências atribuídas ao Arsenal do Alfeite, desempe-

RELAÇÃO TRABALHOS PREVISTOS / IMPREVISTOS



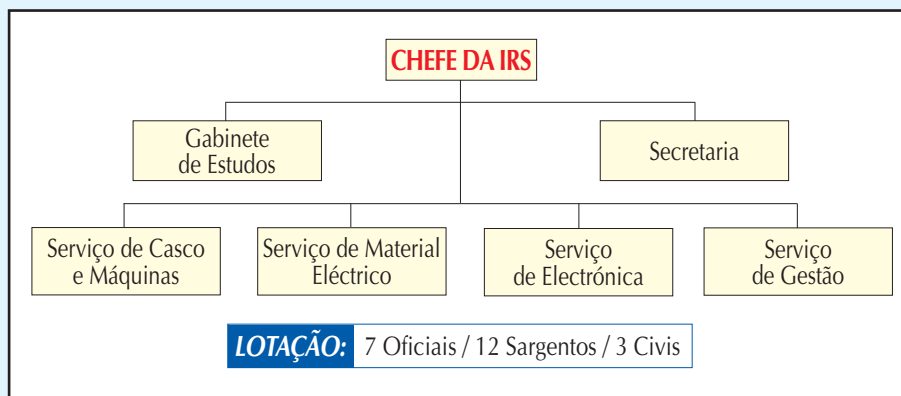
CONCLUSÃO

Regressando à Proposta n.º 6/74 da SSM, no seu último parágrafo pode ler-se: “*Deste modo, ficaria o Arsenal do Alfeite como único responsável directo no que concerne ao cumprimento dos prazos e segurança da execução das reparações, bem como habilitado a poder informar superiormente sobre os múltiplos aspectos de carácter técnico relativos aos submarinos.*” E assim tem sido.

Esta solução de concentrar e simplificar, conferindo ao Arsenal do Alfeite toda a competência relativa aos submarinos, foi no mínimo inovadora, e os resultados conseguidos ao longo destes 25 anos parecem demonstrar a justeza da opção tomada.

Na realidade, os pilares em que assenta este sistema e que têm permitido cumprir os planeamentos das intervenções nos submarinos são basicamente os seguintes:

- Estabilidade e formação do pessoal: exceptuando os três funcionários administrativos, todos os restantes elementos da IRS, oficiais e sargentos, são especializados em submarinos e as comissões têm sido sempre longas;
- Listas de fabricos conhecidas com a antecedência necessária;
- Trabalhos adicionais das intervenções programadas que podem considerar-se quase insignificantes;



- Acompanhamento contínuo das obras, permitindo decidir soluções de reparação sem perdas de tempo não afectando o normal desenrolar das intervenções;
- Fornecimento atempado dos sobressalentes às oficinas do Arsenal do Alfeite.

A concentração referida e a coabitação dos serviços técnicos e logístico, permitem ainda apontar como vantagens desta organização:

- Economia de pessoal: desempenham-se as tarefas que, como já apontado, para os navios de superfície estão repartidas pela DN, DA e, dentro do Arsenal, pela Direcção Fabril (coordenação) e Direcção Técnica (algumas tarefas da Divisão de Planeamento);
- Gestão mais eficaz e económica dos sobressalentes;

- Garantia da qualidade das reparações: controlo do cumprimento do plano de inspecções e ensaios, representando a Marinha nas provas dos equipamentos em oficina.

É, pois, com algum orgulho e sentimento do dever cumprido que a IRS comemora o seu 25.º aniversário. E se, no momento de soprar as velas, ao aniversariante é permitido formular um desejo, ele não pode ser outro senão o de desejar à IRS o ensejo de poder continuar, ano após ano, a fazer jus ao lema que escolheu para sua divisa:

Qualidade para mergulhar e voltar.



(Colaboração da IRS)

CHEFES DA INSPECÇÃO DE REPARAÇÕES DE SUBMARINOS

CFR ECN.....	João Caiado Gago Falcão de Campos	04-Mar-74 a 01-Jun-75
CFR EMQ.....	António do Sacramento Miguez Chagas	02-Jun-75 a 21-Dez-76
CFR EMQ.....	Júlio Valdemar Campos Silva Vilarinho.....	22-Dez-76 a 31-Jul-80
CFR EMQ	Armando Maria de Araújo Baptista	01-Set-80 a 31-Jan-91
CFR EMQ	Luís Filipe Cardoso Caravana	31-Jan-91 a 15-Set-95
CTEN EMQ	Jaime Batista de Figueiredo	15-Set-95 a ...

NOTAS:

(1) Eram eles: A Direcção das Construções Navais (DCN), a Direcção dos Serviços das Armas Navais (DSAN), A Direcção dos Serviços de Electricidade e Comunicação (DSEC), a Direcção dos Serviços de Abastecimentos (DSA) e o Arsenal do Alfeite (AA).

REFERÊNCIAS:

- “A Capacidade do Arsenal do Alfeite na Manutenção de Submarinos”, A. M. Araújo Baptista, L. F. Cardoso Caravana e J. C. Costa Ramos
- “As origens da Inspeção das Reparações dos Submarinos (IRS)”, Eng. Falcão de Campos.

A viagem ao Canadá

Projecto Creoula - "De novo na Terra Nova"

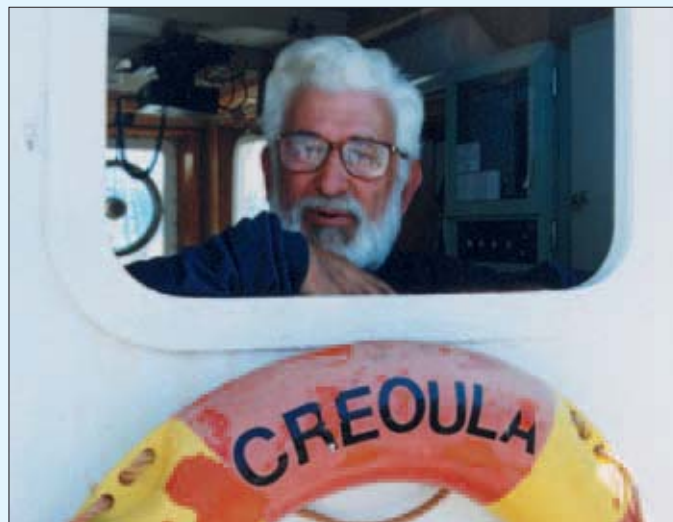
O projecto de levar o "Creoula" de novo aos mares canadianos nasceu originalmente de uma ideia da Sr.^a Embaixadora do Canadá em Portugal, a Sr.^a Patricia Dole cuja terra natal é precisamente a Terra Nova. A Sr.^a Embaixadora, como ela própria contou a bordo do "Creoula", costumava ver na sua meninice os veleiros portugueses da pesca do bacalhau à linha atracados em St. John's. Então porque não aproveitar o ultimo representante da famosa "Frota Branca" (como eram então conhecidos na Terra Nova estes veleiros portugueses) actualmente ainda a navegar em Portugal, como pano de fundo para um estreitamento das relações entre Portugal e o Canadá? Encontrar as instituições e as pessoas certas que pudessem levar em frente e concretizar este projecto foi o passo seguinte da Sr.^a Embaixadora.

Efectivamente, após se congregarem essas intenções formaram-se então duas Comissões Executivas, uma Portuguesa (Amigos do Museu de Ílhavo; Câmara Municipal de Ílhavo; Universidade de Aveiro) outra Canadiana (Department of Tourism, Culture and Recreation; Heritage Foundation of New Foundland and Labrador; Canadian National Defense; Marine Institute; Consul General for Portugal - Toronto; Core Consulting, Inc.). Cada uma das Comissões teve a seu cargo a execução prática do projecto no respectivo País: arranjar patrocínios, seleccionar os instruendos, organizar as estadias do navio, entre muitos outros aspectos práticos.

Os instruendos canadianos foram seleccionados entre os jovens da Terra Nova e Lavrador e quatro deles, dentre os filhos de emigrantes portugueses em Toronto. Os instruendos portugueses foram seleccionados em terras de gente da pesca, entre os jovens com parentes ligadas à pesca do bacalhau à linha (Viana do Castelo, Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Figueira da Foz e especialmente Ílhavo e

Aveiro). Os instruendos seriam divididos em duas bordadas, uma para a ida e outra para o regresso, metade portugueses e metade canadianos em cada bordada.

Para Director de Treino foi escolhido o Sr. Capitão Francisco Marques : efectivamente quem melhor que o velho "lobo do Mar", último Capitão do "Creoula" enquanto bacalhoeiro, para acompanhar os jovens instruendos e candidatos a navegadores no regresso do lugre às águas da Terra Nova, 25 anos volvidos desde a última campanha do navio comandada por ele próprio?!



Capitão Francisco Marques.

A viagem começou para o navio a 5 de Agosto, largando da Base Naval com destino a Aveiro transportando já os instruendos canadianos que iriam fazer a viagem de ida. A chegada foi no dia seguinte tendo o navio sido alvo de uma calorosa recepção logo a partir da entrada da barra, com várias embarcações a acompanharem o navio até ao cais dos bacalhoeiros. No molhe ao lado encontrava-se atracado o navio gémeo do "Creoula", o "St.^a Maria Manuela", aguardando pacientemente a chegada do seu navio irmão e que o colocou novamente a navegar...

No cais já se encontravam os futuros instruendos portugueses e o Director de Treino saudando efusivamente a chegada do navio e dos instruendos canadi-

anos. Após três dias de estadia em Aveiro com várias cerimónias e festividades chegou o dia da partida. Um mundo de gente acorreu ao cais dos bacalhoeiros para dizer adeus ao "Creoula", aos seus jovens que embarcavam e para cumprimentar o Sr. Presidente da República, que se deslocou propositadamente a Ílhavo para também ele se despedir dos jovens que embarcavam nesta aventura. O navio largou e dezenas de embarcações de todos os tipos acompanharam-no até à saída da barra (é caso para dizer que tudo o que flutuava andava na Ria) e algumas mesmo até bastante

dela fizesse parte. Suspendeu-se no outro dia de madrugada e antes das 11 horas da manhã atracou-se em Ponta Delgada.

Portugueses e canadianos, todos sem excepção, ficaram maravilhados com as belezas naturais e gastronómicas (o cozido nas furnas foi largamente apreciado) da maior ilha açoreana e foi com vontade de regressarem para umas férias mais prolongadas que se despediram de S. Miguel após dois dias de estadia.

Um dia de navegação, passagem nocturna pelo canal entre o Pico e S. Jorge e a 17 de Agosto atracou-se na Horta. Aqui a grande ansiedade dos instruendos era ir beber um gin tónico no conhecido Peter's. A recepção da parte da Câmara Municipal foi bastante calorosa tendo esta oferecido um jantar aos instruendos e guarnição, animado por um grupo folclórico da ilha. O tempo estava bom e convidava à praia e aos passeios, foi mais uma vez com rapidez que os dois dias na Horta passaram.

Ia-se iniciar agora a maior tirada da viagem, 10 dias de mar entre a Horta e St. John's, a qual parecia assustar alguns dos instruendos. Acabaram por se fazer apenas 8 dias de navegação pois o navio fundeou dia 26 de Agosto na pequena baía a Sul de St. John's, chamada Freshwater Bay. Durante estes 8 dias no mar, para além dos serviços já rotineiros realizados por instruendos e guarnição, desenvolveram-se mais algumas actividades que, para além de interessantes, iam mantendo toda a gente activamente ocupada. Foram feitas palestras sobre Astronomia Náutica e sobre Navegação Astronómica as quais foram seguidas atentamente, quer pelos instruendos portugueses, quer pelos canadianos e até por alguns elementos da guarnição. Outra actividade que absorveu bastante os instruendos e principalmente o "Primo Chico" (assim como "Tio" e "Avô" este foi um dos tratamentos carinhosos ao Capitão Francisco Marques que se começou a generalizar

entre os instruendos, e não só) foi a tentativa de recriar as principais actividades que antigamente decorriam a bordo de um navio da pesca do bacalhau à linha, para filmagens da RTP Açores.

A distribuição do material aos pescadores, o sorteio dos dórís (pequenos botes em que se fazia a pesca), o armar dos dórís, as relações entre os diferentes elementos do navio, foram situações recriadas pelos instruendos, com o auxílio e também participação do Capitão Francisco Marques que assumia, como é claro, o papel (?) de Capitão.

A meio da navegação uma baixa mais cavada provocou alguns enjoos e fez com que se ouvissem algumas queixas sobre o tempo. Se se soubesse o que ainda estava para vir...

Na chegada à plataforma continental cumpriu-se mais uma vez o ritual de se sondar a "beirada", como era conhecido o declive acentuado que marca o início daquela. Na sonda vê-se a profundidade variar dos quatrocentos para os cinquenta, quarenta metros, em poucos minutos. Na época da pesca do bacalhau à linha esta era uma linha de posição importante que permitia actualizar a estima e calcular com algum rigor a distância a terra.

Com o navio fundeado já bem próximo do nosso destino aproveitou-se para se terminarem as filmagens. Uma das cenas que faltava foi então recriada: arriou-se um dóri com um "pescador" dentro (um dos oficiais do navio vestido de rabana, botas e sueste,

trazidos pelo Capitão Francisco Marques) e de novo se navegou nele a remos e à vela nas frias águas da Terra Nova. Só faltou o bacalhau ...

A estadia em St. John's decorreu sob tempo frio que parece ter chegado ao mesmo tempo que o navio. Desde a chegada até à partida os instruendos andaram ocupados no processo de rendição e em inúmeras outras actividades planeadas pela organização canadiana. O regresso do velho lugre despertou as atenções do povo de St. John's que ocorreu em massa ao porto para visitar o último representante da "White Fleet" ainda a navegar. O espectro do furacão "Danielle", que fazia das suas bastante mais a Sul, pairava no ar. As previsões meteorológicas indicavam que aquele passaria sobre St. John's três dias após a nossa partida. Sorte a nossa, que já estaríamos a mais de 400 milhas de distância por essa altura !

A partida fez-se sob um Sol auspicioso e no navio, após a faina, cada um regressou às suas actividades do dia a dia de navegação, apenas com a diferença de termos instruendos novos a bordo. Fainas gerais de mastros, exercícios de abandono, de homem ao mar, entre outras actividades, sucediam-se enquanto o



"Creoula" atracado em St. John's.

navio seguia rumo à ilha das Flores. No entanto as previsões meteorológicas recebidas a bordo começaram a trazer algumas alterações relativamente ao comportamento do furacão. Este começou a deslocar-se mais para NE prevendo-se que passasse ligeiramente ao largo de St. John's logo mais perto do navio do que o inicialmente previsto. Cada nova previsão que chegava, cada vez mais o furacão tomava um percurso que o aproximava do navio. Dia 3 de Setembro pela manhã, dois dias após a largada, o "Danielle" deslocava-se para ENE e direitinho ao "Creoula", a uma velocidade de cerca de 30 nós. Era evidente que o navio teria que tentar fugir de modo a evitar pelo menos que o olho do furacão lhe passasse por cima. Fez-se o cinematográfico de fuga e rumou-se a Sul. Pelas 22:00 o vento começou a aumentar bastante de SSW e em breve o navio fazia entre 1 e 2 nós de velocidade com máquina avante toda a força, e com grande esforço desta, que ora parecia querer desarvorar, quando o navio ficava com o hélice quase todo fora de água, ora soluçava como se fosse parar, quando a popa mergulhava profundamente e o navio não progredia face à vaga e ao vento.

O vento entretanto foi rondando no sentido dos ponteiros do relógio e sempre aumentando de força, até que pelas 5 horas da manhã quando a máquina parou devido aos efeitos do mar e do vento, este já soprava de WSW e com rajadas de mais de 60 nós. Nessa altura guinou-se rapidamente e meteu-se o navio a correr com o tempo, visto ter-se revelado insustentável mantê-lo de

capa. Num instante o navio encontrava-se a fazer velocidades entre os 12 e os 13 nós sem um único pano içado, enquanto o mar e o vento não paravam de crescer.

Algumas horas depois as rajadas de vento atingiam os 100 nós e as montanhas de água que se elevavam à popa e que pareciam querer submergir o navio a todo o momento tinham seguramente mais de 14 metros de altura. A surriada era de tal ordem que tornava a visibilidade muito reduzida e dava a sensação de se estar perante uma chuva que caía na horizontal vinda de qualquer outro sítio que não do céu. No exterior apenas se encontravam dois marinheiros do leme presos com um arnês à retranca da mezena e algumas vezes o oficial de quarto, todo o restante pessoal e especialmente os instruendos tinham ordens para permanecerem nos interiores e manterem todas as escotilhas para o exterior criteriosamente fechadas. Foi nesta altura que a tempestade atingiu a sua fase de maior violência provocando vários e graves danos no navio. Uma quantidade infindável de vagas abatiam-se sobre a popa do navio com violência, de modo que arrancaram pela base a bitácula da agulha magnética e a repetidora da girobússola utilizadas no governo, assim como o estrado sobre o qual se faz leme. Os marinheiros do leme ensaiaram então governar pelo "display" do radar mantendo a escotilha da casa de navegação aberta. A quantidade de água embarcada era muito superior ao débito pelas portas de mar o que fazia com que o convés estivesse sempre coberto por vários palmos de água.

O estrado, a bitácula e a repetidora da girobússola deslizavam nesta água ao sabor dos balanços como autênticos torpedos que danificavam tudo em que embatiam. Com o balanço que se verificava e com as vagas a entrar em catadupa pela popa era impensável tentar pear este material, dado o risco de se ir borda fora, de modo que acabou por partir vários vidros do albó da câmara de oficiais. Nesta e nos alojamentos dos oficiais verificava-se uma verdadeira inundação, entrava água pelo albói partido, pela ventilação e extracção de ar, e mesmo pela escoti-



"Creoula" atracado em St. John's.

ilha da casa de navegação que tinha que se manter aberta para que os marinheiros do leme pudessem governar.

Com algum esforço e risco alguns marinheiros conseguiram recolher o material que se encontrava espalhado pelo convés e pregar precariamente algumas tábuas sobre os vidros partidos do albói enquanto o restante pessoal disponível, independentemente do posto, tentava, de balde na mão ou com qualquer outro recipiente utilizável para o efeito, esgotar a água da zona dos oficiais. Passado pouco tempo uma vaga enorme submergiu toda a popa e casa de navegação não dando tempo a que se fechasse a escotilha desta.

A grande quantidade de água que entrou danificou todos os equipamentos de comunicações, de navegação, as suas alimentações eléctricas e o próprio quadro eléctrico, houve mesmo quem levasse choques de alguma intensidade.

Para a navegação apenas restavam utilizáveis as cartas da navegação ainda que molhadas, uma pequena bússola magnética de escaler, utilizada até ao momento apenas para efeitos de decoração na câmara de oficiais, e o sextante que era inútil com o céu completamente encoberto. Algumas horas se navegou nestas circunstâncias, com os marinheiros do leme a governarem pelas indicações do oficial de quarto, a olho, procurando simplesmente manter a vaga na popa.

No entanto os electricistas tentavam reparar as fontes de alimentação e restabelecer os equipamentos de navegação e de comunicações. Após muito trabalho conseguiu-se recuperar apenas o GPS e o VHF, e mais tarde o radar, que no entanto não servia para nada por causa da forte surriada que envolvia o navio. Por volta das 8 horas do dia 4 a pressão começou a subir ligeiramente após ter atingido um mínimo de 986 milibares, o que correspondia à pressão no centro da depressão segundo as cartas meteorológicas previamente recebidas. Efectivamente o furacão estava a passar praticamente por cima de nós, apenas ligeiramente a norte (pois não houve acalmia, nem mudança brusca da direcção do vento), o que significava que, surpreen-

dentemente, tinha tido um deslocamento para ESE, tal como se perseguisse o navio.

Durante o decorrer do dia o vento foi diminuindo lentamente de intensidade assim como a vaga e ao fim do dia os cozinheiros lá tentaram fazer uma massa de bacalhau, a primeira refeição (tentativa) após 24 horas em que houve quem comesse apenas bolachas ou sandes, outros nem por isso ...



Navio no furacão.

Finalmente, a partir da meia-noite o vento baixou para valores normais e a ondulação, apesar de mais renitente, lá ia diminuindo também. A tempestade tinha passado... E o "Creoula", apesar de já velho, tinha ultrapassado um dos obstáculos que 25 anos antes era costume enfrentar, enquanto jovem lugre bacalhoeiro nestes mares da Terra Nova!

No dia 5 pelas 0330 uma estação chamou pelo "Creoula", em inglês, no VHF, era de esperar que após mais de 36 horas sem comunicar já tivesse sido despoletado o sistema de busca e salvamento e que estivessem à nossa procura. De facto, era um avião de busca e salvamento canadiano ao qual foi reportado que todos se encontravam bem a bordo e que o navio se encontrava sem comunicações, para além disto pediu-se-lhe que reportasse estas informações para Lisboa. A viagem prosseguiu (já não com destino à ilha das Flores mas sim ao Faial tendo em vista o eventual auxílio do pessoal da Estação Radionaval da Horta na recuperação de alguns equipamentos) enquanto se fazia o balanço dos danos sofridos, se procurava reparar o que fosse possível e se limpava e arrumava o material de

bordo e haveres pessoais. Nos dias seguintes, como que para compensar, esteve um Sol radioso e os oficiais aproveitaram o ensejo para fazer uma exposição na zona de ré com as suas roupas, calçado e outros objectos pessoais. A exposição encerrou quando já se encontrava tudo seco. A pouco e pouco a vida de bordo foi voltando ao normal, mantinham-se apenas algumas avarias: os equipamen-

tos de comunicações, a girobússola, a agulha magnética, entre outros, continuavam avariados. O governo fazia-se a partir do GPS, através de frequentes ordens de leme para os marinheiros, ou dando estrelas ou o Sol como referências, com os necessários acertos temporários.

Depois de mais alguns dias de viagem, passou-se pela ilha das Flores, circundando a costa de modo a que se pudesse admirar, ainda que de longe, as belezas desta magnífica ilha açoriana. Seguiu-se para a Horta onde se atracou no dia 8 de Setembro pelo meio-dia. A estadia na Horta caracterizou-se essencialmente pela azáfama na reparação de equipamentos e outro material como a bitácula ou o albói, e nas limpezas do navio principalmente do exterior com as inerentes pinturas. Ainda houve, no entanto, algum tempo para se ir à praia ou ao Peter's. Os instruendos chegaram mesmo a ir visitar a ilha do Pico, utilizando uma das frequentes embarcações que fazem a ligação entre a Horta e a Madalena. Ao fim de dois dias em terra largou-se e no dia seguinte pela manhã atracava-se no Porto Pipas em Angra do Heroísmo, belíssima cidade património

mundial. Aqui os instruendos andaram sempre envolvidos em inúmeras actividades organizadas pela Câmara Municipal, desde passeios a touradas, houve de tudo. Estas actividades culminaram com um agradável jantar de despedida na Casa do Peixe, tendo sido convidados também o Comandante e Oficiais, durante o qual actuou um grupo de folclore da ilha que com os seus cantares melancolicamente característicos da Terceira despertou em todos os presentes as saudades de casa, ou a nostalgia da partida no dia seguinte. O próximo porto seria Aveiro e o fim da viagem.

Navegou-se com bom tempo rumo ao continente o que fez com que se chegasse mais cedo dando ainda oportunidade de fundear nas Berlengas antes da chegada a Aveiro. O ambiente marcadamente marítimo destas ilhas, dominado pelo farol, que lá do alto despedia feixes de luz por entre o nevoeiro, não podia ser mais adequado para a última noite (não o foi, mas foi sentida como tal) dos instruendos a bordo. Trocavam-se moradas, contactos e abraços, faziam-se promessas de visitas, tiravam-se fotografias, saltavam algumas lágrimas rebeldes... Era esta a azáfama dos instruendos nessa noite que para eles foi de despedida do "Creoula". Despediam-se do navio no qual viveram tantas aventuras, no qual atravessaram o Atlântico, no qual trabalharam algumas vezes com prazer, outras nem por isso, no qual aprenderam coisas sobre os navios, sobre o mar e sobre a vida, e no qual, talvez principalmente, fizeram tantas amizades.

O dia seguinte já não era para o "Creoula", era tempo de pensar no regresso, nos pais, nos amigos, de reajustar as ideias para a outra vida que ficou em terra, e que retomariam em breve...

O "Creoula",... esse fica a aguardar por novos instruendos sedentos de aventura, amantes da brisa e dos largos horizontes marítimos, para que lhe soltem as amarras, lhe icem as velas, lhe acariciem o convés e o levem de novo por esses mares fora...

António Mourinha
2TEN

Wenceslau de Moraes, Oficial da Armada

«...cidadão português, solteiro, ex-capitão-de-fragata da Armada Portuguesa...», assim se identificou no seu testamento “Moraes O-Okinasô (1)”, o “Nambam (2)” que se tornou no “Nihonjin Moraesu (3)” cuja carreira naval, hoje, aqui nos traz.

Se em 1935, seis anos após o seu falecimento, já na rádio japonesa se defendia que “Seria bom chamar-lhe Morais do Japão, nascido em Portugal, em vez de se lhe chamar português.”, em 1980, volta a ser notícia quando os telespectadores nipónicos reclamam da súbita interrupção duma biografia sua que, durante meses, haviam seguido apaixonadamente (4).

De facto a sua vida, marcada por uma enorme solidão, oscila sensualmente entre uma insaciável carência afectiva e uma indomável ânsia de liberdade, que romances sem saída possível o levam a abertamente admitir, na sua correspondência mais privada, uma personalidade assaz complexa que de todo escapa aos que com ele conviveram ao longo de uma carreira naval de 26 anos.

Nascido em 30 de Maio de 1854, Wenceslau José de Sousa Moraes, aos 17 anos, assenta praça como soldado voluntário no Regimento de Caçadores nº 5, sendo no ano seguinte transferido para a Armada como Aspirante Extraordinário.

Para tal podem ter concorrido diversos factos.

Primeiro, a Armada vem sendo desde 1858, pela mão de Sá da Bandeira, reconstituída a partir da construção de grandes corvetas mistas, o núcleo duma força naval capaz de afirmar e defender os interesses de Portugal no mar depois do seu poderio ter decaído, entre 1800 e 1823 (5), de 12 naus, 26 fragatas, 24 brígues e 8 charruas para 2 naus, 5 fragatas, 7 corvetas e 9 brígues e, no termo das ruinosas Guerras Liberais (6), baixar a 1 nau e 1 fragata. Depois, a visível e insidiosa «escalada» que ingleses, franceses e alemães, a partir de 1870, levam a cabo nas costas africanas onde Portugal, apesar de históricos tratados, acabará por se ver obrigado a uma ocupação militar por força dos critérios que resultarão da Conferência de Berlim de 1884.

Finalmente, consideramos nós, ser natural que um jovem ciente dum objectivo nacional, materializado na defesa de interesses há muito assumidos, se sinta aliciado a participar na execução dum projecto dotado dos meios, ainda que escassos, que a vontade impunha.

Concluído, em 1873, o Curso Preparatório na Escola Politécnica, passa a Aspirante do Quadro e terminado o 1º ano do Curso de Marinha, percebendo já um soldo de 12.000 reis (7), embarca, com os seus 16 camaradas, para instrução de aparelho e manobra, na corveta «Bartolomeu Dias».

Em Julho de 1875, segue-se o tirocínio de Artilharia, na «D. Fernando II e Glória», dos 13 Aspirantes que concluem a Escola Naval. Promovidos a guardas-marinhas, Wenceslau de Moraes desce

de 8º para 9º lugar. Moraes, frustrada uma tentativa de ir para Macau, embarca com o seu Curso no transporte «Índia» para uma viagem de instrução que os levará, em 19 dias, a Filadélfia, onde desembarcam produtos para a grande Exposição Internacional.

Após um mês na cidade americana, ei-los de novo na «D. Fernando».

Em 11 de Janeiro de 1877, depois de andar a saltitar de navio em navio rumo no «África», na companhia do seu Curso, às Estações Navais de Angola e Moçambique.

Depois de Santiago de Cabo Verde, atinge Luanda, onde parte do Curso desembarca. Em 5 de Março dá fundo ao ferro na foz do rio Maputo, diante da cidade Lourenço Marques (8), depois duma estada de 6 dias no Cabo.

Aí passa ao pequeno vapor «Sena» para serviço nos rios de Quelimane e também na costa. Um mês depois destaca, na Ilha

de Moçambique (9), para a corveta mista «Mindello» do comando do próprio comandante da Estação Naval e logo acompanha uma expedição luso-britânica (10) a provar a falsidade duma denúncia, lançada por uma corveta inglesa, de que 200 africanos se encontrariam cativos para serem vendidos como escravos.

O mesmo (11) se passará nos rios Moginqual e Matibane. Como a Guerra Anglo-Zulu tinha tornado a Ilha da Inhaca, vizinha de Lourenço Marques, alvo da cobiça inglesa, foi a «Mindello», em que embarcara, juntar-se à canhoneira «Douro» para, sem qualquer oposição do gentio, se proceder à ocupação da Inhaca onde, com uma salva de 21 tiros, é içada a bandeira azul e branca no dia 14 de Setembro de 1878.

De novo na capital, vai a Quelimane e volta a cruzar a costa em busca de negreiros.

De Lourenço Marques, Augusto de Castilho, confirma a visita de cortesia(?) dum comodoro inglês que não podendo dar, na Inhaca, cumprimento à «política sagaz, persistente e pouco escrupulosa dos ingleses (de quem) tudo é lícito esperar (12)» determina a urgente presença da «Mindello».

Afastado o perigo (13) torna ao «Sena» e daí ao «África» para, reunido o curso, demandarem, em fins de Novembro, depois de Aden e Port Said, o Tejo.

Em Lisboa há que enfrentar a «paixão louca, constante, das mais intensas» duma criada a quem, cavalheiro, polidamente afirma nunca ter correspondido, embora a proteja até ao fim da vida, e saciar a paixão de uma vizinha, 8 anos mais velha e mal casada, que, de carta em carta, se vinha, em francês, mutuamente inflamando.

Depois duma breve passagem pela Escola de Alunos Marinheiros, então a bordo da corveta «Duque de Palmela», embarca de novo na, entretanto regressada, «Mindello» onde vai, com outros oito guadas-



Corveta «Bartolomeu Dias».



Corveta "Duque de Palmela".

-marinhas, ser submetido a exame para segundo-tenente. Saídos, em 24 de Janeiro de 1880, a cruzar exclusivamente à vela, incluindo as entradas e as saídas, por imperativo legal dos exames, sobem o Tejo em 3 de Fevereiro, sendo, a 12, promovidos a oficiais. Wenceslau de Moraes em ... segundo lugar!

Nesse dia, reza o diário da apaixonada professora de francês, sua vizinha; «1er jour où je me suis trouvée seule en voiture avec B...» de Blondire, o pseudónimo que a sua «petite maruan» lhe atribuiu (14).

E às segundas-feiras foram um do outro. Mas os problemas foram excessivos em sua casa, sobretudo, e também no ... prédio (15)!

Depois da «Quanza», surta no Tejo, passa à «Mindello» a 3 de Março de 1881 para ir servir na Estação Naval de Moçambique.

No dia 6 de Junho, Maria Isabel, angustiada, ainda o procura na Casa da Balança sem, no entanto, lhe conseguir falar. Ele, sem nada dizer, partia deixando-a grávida.

Logo em Aden recebe a notícia telegráfica de que o filho nascera morto. Apesar do drama subjacente o romance ... subsistiu.

Daí, a 20 de Julho, partem em plena monção de sudoeste, com uma carga suplementar de 120 toneladas de carvão, no convés, e a missão de averiguar o comportamento do navio.

Vencido o golfo de Aden em duas singraduras e dobrado o cabo Guardafui é então o navio sujeito a ventos duros de su-sudoeste vendo, ao 6º dia, a singradura reduzir-se a escassas 45 milhas náuticas. O inquietante caturrar, o fazer água e o consumo de carvão (16) determinaram, ouvido o Conselho de Oficiais, que se arribasse a Aden, onde fundearam a 30, depois de um incêndio, de carvão, na casa da máquina e outro, de lenha, na das caldeiras. A estes infortúnios juntou-se, em Aden, o abaloamento de um brigue de guerra italiano que impôs ao comandante uma eficaz intervenção para obrigar a autoridade inglesa a assumir as suas responsabilidades.

Reparadas as avarias, largaram a 13 de Outubro, tocaram Zanzibar a 31 e nove dias depois estavam já na capital; Moçambique.

Nesse fim de ano é avaliado:

a) Oficial inteligente, de esmerada educação e bastante militar; faço dele um óptimo juízo;

b) Hábil e cuidadoso como oficial de quarto; reputo-o apto a comandar o navio;

c) Dedicado muito ao serviço e aos estudos da sua arma;

d) De comportamento civil e militar excelente (17).»

Isto faz-nos admitir que o lamentável desfecho do seu caso amoroso não era conhecido ou, segundo uma tradição do mar (18) considerado da sua estrita vida privada. Repare-se que a colocação da palavra muito faz crer numa vontade de realçar, em tempo, esta sua faceta profissional.

Em 11 de Fevereiro de 1882 a «Mindello» faz-se ao Norte e atinge a baía de Tunge a 20. Aí a bandeira de Zanzibar tremula abusiva-

mente, desde 1850 (19), apesar dos nativos terem informado as autoridades do sultanato de que a região, a Norte e a Sul do rio Meningane, estava na posse da coroa portuguesa.

Um guarda-marinha é impedido de desembarcar e a corveta, sem usar da força, volta à ilha de Moçambique, donde regressa com o governador-geral da província a bordo.

No quarto de alva de 13 de Agosto, sob o comando de Wenceslau de Moraes, larga um escalor a remos, armado em guerra, com o governador e o comandante do navio, aguardados por 20 soldados árabes das tropas irregulares do sultão e um grupo de indígenas (20).

Moraes desembarca às costas dum nativo e, talvez, «o à-vontade, o destemor e o semblante simpático do nosso jovem segundo-tenente» tenha concorrido para o relativo êxito da missão. Todos, excepto o «sultão de Moçambique» e o comandante, podem ir a terra (21).

Perante tal, regressam a Moçambique.

No fim desse ano, à informação anterior, é acrescentado: «Muito digno a todos os respeitos e altamente disciplinador.»

A 27 de Março, depois de transportar o Destacamento de Caçadores nº 4 para Lourenço Marques, segue a 28 de Maio para Zanzibar onde o comandante, na qualidade de ministro plenipotenciário de S. M. El-rei, procederá à ratificação mútua dos tratados de 1879.

A cerimónia, em 18 de Junho, decorreu com grande pompa e salvas de 21 tiros da corveta e dum navio do sultão.

Porém, a 27, será mandado regressar ao reino pela Junta de Saúde da província.

Após um mês de viagem a bordo do paquete «Assíria» passa no Lazareto de Lisboa (22) a 19 de Agosto e entra de licença.

As antigas paixões mantém-se. Uma platónica, a outra ... nada.

Obtidos mais 60 dias de licença, inicia a sua colaboração com os Anais do Clube Militar Naval e a 23 de Janeiro de 1884 assume funções de vogal dos Conselhos de Guerra.

Após o Registo do Porto de Lisboa embarca, a 23 de Junho, na «Rio Ave» que viera ao Tejo para retomar a fiscalização aduaneira do Algarve (23).

No início de Dezembro antes de destacar confirma-se, que «...é hábil comandante de quarto... dedicado ao serviço e como tal muito útil».

A 23 de Março de 1885, com o futuro comandante da «Rio Lima», de que vai ser oficial imediato, segue, em vapores da «Royal Mail» (24), até Moçambique onde aguardam a canhoneira.

A 6 de Julho ambos assumem funções e a 15, seguem para a Estação Naval de Macau, via Timor, transportando a Zanzibar o cônsul de Portugal que, no dia 20, foi ao palácio do sultão apresentar credenciais na companhia do comandante, do futuro governador do distrito de Timor e, a reforçar o prestígio da função, de todos os oficiais.

Depois de Colombo, Singapura, Batávia e Macassar, a 26 Setembro surdem em Dili.

Ainda não será desta feita que Macau o fascinará. A Junta local impõe-lhe 60 dias para recuperar a saúde em ... Lisboa.

A viagem durará de 21 de Outubro a 13 de Janeiro de 1886 !

Terminada a licença que a JSN (25) confirmara, é, a 30 de Abril, na fragata «D. Fernando», promovido a primeiro-tenente e seis dias depois regressa à corveta couraçada «Vasco da Gama».

Na capital do reino terá continuado o «homem bom, generoso, reservado, prudente, incapaz de resistir aos encantos das mulheres» (26).

Mas o seu romance com a professora, que se mudara, terá visto o



O 2º Tenente Wenceslau de Moraes.

fim. Ele assume «o seu temperamento neuropata e com a vida que tem levado...» e ela regista: «Mon enfant era um pobre moço doente, fraco, distraído, sonhador ... um louco, enfim!».

Em Setembro larga para a Divisão Naval da África Oriental e Mar das Índias a bordo da canhoneira «Douro». Com escalas em Gibraltar, Malta, Port Said, Aden, Seichelles chega a Moçambique a 14 de Novembro. Depois de uma ida a Quelimane é, no fim do ano, avaliado «...pela sua muita aptidão, verdadeiro conhecimento das coisas do mar, ilustração e por ser um perfeito cavalheiro.»

Em Janeiro segue, via Ibo e Tungue, a reforçar em Zanzibar as forças navais do, agora, governador Augusto de Castilho que negociava com o sultão a fronteira norte de Moçambique.

De regresso ao Tunge, pronta a impedir qualquer desembarque de forças do sultanato, recebe o apoio da corveta «Afonso de Albuquerque» e, a 16 de Fevereiro, aprisionam o vapor zanzibari «Kilwa» e, após cerrado bombardeamento, a 23 desembarcam forças de Marinha e do Exército que ocupam Meningane que, até 27, reage. Como a construção do forte de Palma tivesse sido ameaçada a 26 de Março, nova força militar desembarca em três escaleres sob o comando de Wenceslau de Moraes.

A 24 de Abril regressam a Moçambique com o problema de Tungue resolvido, mas a 3 de Maio, pela terceira vez, a saúde ressent-se.

Em Lisboa, a rotina e o mais, como sempre.

De novo no «África» vai a Luanda depois de escalar S. Vicente, Santiago, S. Tomé, Cabinda e Banana (27). Depois duma movimentação de tropas entre Moçamedes e Cabinda, retorna ao reino onde entrou em 16 de Dezembro para logo sair com tropas para a Madeira.

A bordo do «Índia» segue por S. Vicente, Santa Helena, Cabo, Lourenço Marques e Moçambique rumo a Colombo e Singapura até que em 7 de Julho de 1888 entra no delta do rio das Pérolas. Finalmente o Oriente!

Macau toca a sua sensibilidade de artista. No dia seguinte assume funções de imediato na «Rio Lima» que vai receber fabricos em Hong-Kong e que, de caminho, transporta o governador cessante e família.

Será neste ano que «toma» Atchan, uma muito jovem chinesa de pai inglês.

As informações desse ano dão-no por «assíduo e incansável no serviço ... bastante inteligente, zeloso, e modelo de boas qualidades, civis e militares».

Em Janeiro vai, por Singapura, a Timor levar os 19 pronunciados no assassinato do governador que transportara e regressa, com 18 condenados, via Macassar e Manila.

Envia uma importância à sua dilecta irmã mais nova e a correspondência com os entes queridos, como sempre, mantém-se viva.

Após limpeza de fundo, em Maio, ficam ainda em Hong-Kong para o aniversário da rainha Vitória.

Volta a este porto um mês depois para aprontar para a ida aos portos do Norte da China e Japão. Em Foo-Chow e em Xangai são recebidos por colonos Macaenses. Metida água em Tien-Tsin e carvão em Chefoo larga para Nagasaki, na ilha de Kiu-Siu, onde tudo o deslumbra: «Estou n'um paiz delicioso, o Japão. Era aqui, em Nagasaki,



Oficiais da corveta «Mindelo» na ilha de Malta, a caminho de Moçambique, cerca de Junho de 1881. Moraes é o primeiro de pé à esquerda.

que eu desejaria passar o resto da minha vida ...» escreveu na primeira carta para aquela irmã.

Depois de Kobe, Yokoama, donde visita Tóquio. O regresso a Macau segue o itinerário inverso.

Em Hong-Kong agradecem os pêsames pelo falecimento de D. Luís e vão a Cantão.

No fim desse ano, ao destacar para a «Tejo» como imediato do novo chefe da Estação Naval, averba; «Desempenha com distinção os seus diversos encargos».

Em Março de 1890 assume o comando interino da «Tejo» com a missão de ir a Bangkok saber da «colónia portuguesa».

Vencidas as incertezas da cartografia, fundeia diante do Consulado (28), indaga dos 50 portugueses e dos 120 chins nossos protegidos, é recebido, na ausência do rei, por um seu irmão e faz um sagaz balanço sócio-económico do Sião. Confirmado o marinheiro, revela-se o diplomata.

O Comandante Geral da Armada (29) lerá: «Se me é lícito exprimir opinião pessoal acerca do valor daquele documento, direi a V. Ex^a que o acho excelentemente redigido, muito interessante e correspondendo integralmente às instruções recebidas pelo comandante da Tejo» que «...É muito morigenado, de trato muito agradável, de apresentação distinta. Merece-me ... o melhor conceito. Reputo-o apto para a promoção ao posto imediato».

O novo governador ao deixar o comando da «Tejo» a Wenceslau de Moraes, novamente interino, num confidencial refere «... a dedicada coadjuvação de ... tão brioso oficial» e o chefe da Estação também não lhe regateia encómios antes de o dar por «...ótimo oficial».

Por 60 dias é Comandante interino da Estação, nesse início de 1891. Um louvor do Governador assinala a «eficaz cooperação».

Terminada a comissão nos mares da China, a «Tejo», sob o comando de Moraes, larga a 11 de Abril.

O meticuloso plano da viagem considerou «A canhoneira, navio velho e cansado e de caldeiras em mau estado, (que indeferidas justas requisições de pessoal e material), seguia viagem com guarnição reduzidíssima.» e ... trinta passageiros.

E tudo o mais que era de temer!

A cartografia, a meteorologia e a complexa logística decorrente das necessidades de frescos, água e carvão.

No mar, procurou ventos favoráveis para andar folgado de carvão, entrou em portos criteriosamente escolhidos, dividiu as tiradas maiores, privou-se de pilotos malaio onde podia para poder recorrer a fogueiros egípcios onde devia, enfrentou com segurança as muitas avarias, resolveu sem hesitação as inúmeras contrariedades, não se poupou a si e nem por isso se coíbiu de dar adequado descanso a uma guarnição de quem muito tinha de exigir.

Em terra, visitou e recebeu os nossos representantes, as autoridades locais e os comandos dos navios de guerra surtos. Onde os interesses portugueses pudessem receber o seu concurso, aí estava; em Singapura participa, com toda a guarnição, na celebração dominical da Missão Portuguesa, em Mahé, assinala o interesse em novos



Corveta «Mindelo».

colonos portugueses (30) e informa-se da situação da mão de obra moçambicana nas Seicheles, em Alexandria acompanha o Khediva (31) na evolução do incêndio que lavrava no seu palácio caiota e em Argel discretamente cativa os favores da imprensa francesa.

Mas também o árduo negociar de orçamentos e prazos das reparações, das inadiáveis às inesperadas e até das previsíveis, o metódico registar de novos dados dos portos ou de informações de índole geral, o analítico confrontar de sugestões avulsas com recomendações de Roteiros por vezes contraditórios, o sábio recusar de ofertas inopinadas ou o ponderado aceitar de alvíres de experiência feitos, completando no marinheiro, no militar e no diplomata, a imagem do gestor a quem não escapa nem o comportamento do navio nem o pulsar das guarnições, pondo a par da frontalidade de propor para cima a humildade de ouvir de baixo, como todo o comando aconselha para, com autoridade, decidir e, sem tibiezas, exigir.

Nesta viagem Wenceslau de Moraes confrontou-se com todos os aspectos da formação que um cadete da Armada deve receber e que é muito mais do que a de um mero militar. Confirmou-o «como excelente oficial de mar, fino diplomata nos portos e bom condutor de homens a bordo». Foi no entanto o «fim da sua carreira de mar.».

Lisboa e o saltitar de navio em navio até que, capitão-tenente desde 29 Outubro, é nomeado imediato do capitão de porto de Macau onde toma posse a 22 de Dezembro de 1891 e assume funções de delegado do Superintendente da Importação e Exportação do Opio.

No ano seguinte, facto pouco conhecido (32), é nomeado professor da Escola de Pilotagem.

Em 1893, docente do Seminário de São José, volta ao Japão onde vai comprar artilharia (33) para Macau. É louvado «Pela inteligência ... zelo ... cabal cumprimento da comissão ...», é promovido a capitão-de-fragata e, em 1894, nomeado professor de Matemática Elementar no Liceu onde conhece Camilo Pessanha, o amigo dos «baldões da vida boémia».

No ano seguinte publica o seu primeiro livro. Em «Traços do Extremo Oriente» assume-se o homem de letras. Mas a sua vida privada complica-se. Depois de Maria Isabel, lamentar-se-á que entre «... choros, zangas e ameaças de suicídio (seja Atchan, que lhe dá dois filhos), que me ia tornando a existência insupportável.».

Depois de «Arrussi, uma formosa negra» que recordará, talvez já sonhasse com a subtil delicadeza duma ... japonesa!

Mesmo assim é, em meados de 1897, integrado na comitiva do governador de Macau que em Kioto é recebida pelo Imperador a tempo de no regresso ainda participar no Júri de exames do Liceu de que era docente de matemática desde 1894.

E a ruptura?

Com a distante ironia com que recorda os seus desaires amorosos, numa carta conta: «Era capitão-de-fragata e imediato da Capitania, tendo por chefe um capitão-de-mar-e-guerra. Exonerado do cargo o meu chefe, e substituíram-no por um capitão-tenente. Não acha graça? Nunca mais pus os pés na Capitania, obtendo então, a custo, o lugar de cônsul no Japão».

Em 1898, não foi o primeiro, nem, infelizmente, será o último de quem se poderá dizer que «A Marinha não gosta de gostar (34)». Talvez para bem dele e certamente para bem das ... pátrias que honrou ...

Em 1913, a 10 de Junho, pede a demissão de oficial e de diplomata e chega a admitir o abandono da nacionalidade.

Os japoneses conhecem-no dos manuais escolares e contemplam-no nos monumentos de Kobe e de Tokushima.

Entre nós, um século depois, o testamento d' «o amoroso e aventureiro (35)» «Portugaru-San (36)» permanece uma reconciliação ... unilateral. Até quando?



Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves
1 TEN REF

AGRADECIMENTOS:

CMG Francisco F. L. Duarte Costa

BIBLIOGRAFIA:

- 1 - ESPARTEIRO, Comandante António Marques, «Wenceslau de Moraes, Oficial de Marinha», Separata da Revista «Ocidente», Volume LXXVII, Lisboa, 1969.
- 2 - TADEU, Cap.-frag. EMQ Viriato, «Wenceslau de Moraes», Revista da Armada, nº 137, 138 e 139, Fevereiro, Março e Abril 1983.
- 3 - PIRES, Daniel, «Wenceslau de Moraes, Fotobiografia», Lisboa, Fundação Oriente, 1993, 198.
- 4 - COSTA, CMG Francisco Félix de Lima Duarte, «Apontamentos sobre a Escola de Pilotagem de 1862, de Macau - Na evocação dos 130 anos da sua criação e dos 100 anos da nomeação de Wenceslau de Moraes para seu professor», Macau, Escola de Pilotagem, 1992.
- 5 - ANTÓNIO, CALM MN Félix, «Wenceslau de Moraes - Evocação do marinheiro no 450º aniversário da chegada dos portugueses ao Japão», Revista da Armada, nº 258, Setembro/Outubro, 1993.
- 6 - RODRIGUES, António Simões, e outros, «História de Portugal em Datas», Lisboa, Círculo de Leitores, 1994, 480.

NOTAS:

- 1) «Moraes, o velho Senhor», no monumento em Kobe.
- 2) «Bárbaro vindo do Sul», a designação dada aos Portugueses no séc. XVI e cuja presença marca um período determinante na história e cultura do Japão
- 3) «O Japonês Moraes», título dum livro da Prof.ª Tomiza Hanano, primeira tradutora da sua obra, já toda editada no Japão.
- 4) Por inesperado falecimento do seu realizador.
- 5) Por força das Guerras Napoleónicas e, sobretudo, devido à Independência do Brasil, onde permaneceu o grosso da esquadra.
- 6) 1826 a 1834
- 7) Face a outras fontes preferimos, em todo o artigo, a versão de Marques Esparteiro.
- 8) Será elevada a capital em 1898.
- 9) Onde então estava a capital da Província de Moçambique. A designação Colónia vigora de 1911 a 1951.
- 10) De iniciativa nossa.
- 11) Destinadas a minar a credibilidade da nossa capacidade para sustentar o tráfico da escravatura, a humanitária bandeira que, só depois da Independência dos Estados Unidos, os Ingleses assumem.
- 12) Convirá, no entanto, notar que hoje as regras são muito mais ... elásticas.
- 13) Nossos aliados, mas tratando dos seus interesses.
- 14) PEREIRA, Ângelo e CÉSAR, Oldemiro, «Os Amores de Wenceslau de Moraes», Lisboa (?), 1937.

15) Na Rua do Tolel 4, 2º onde existe uma lápide evocativa.

16) Aos condutores de máquinas de hoje e aos fogueiros de há anos é difícil imaginar a penosíssima tarefa dos «chegadores» de carvão e dos «fogueiros» de então, sem esquecer o pó negro que se entranhava em tudo e também nos ... pulmões, o que terá contribuído para a aversão naval a este avanço tecnológico.

17) Nos próximos louvores transcreveremos, sucintamente, apenas aspectos complementares.

18) Muito antes da Legião Estrangeira.

19) O que mostra a lentidão da acção dados os meios de comunicação e certamente a quase inexistência de meios navais.

20) Uma concepção Romântica de Operação de Desembarque que mais pede um trágico desfecho.

21) Ver Anais do Clube Militar Naval, 1833.

22) Para exame sanitário e eventual «Quarentena». Nos anos quarenta ainda se temia esta prática.

23) Este serviço foi durante longo tempo pago à Armada pelo Ministério da Economia.

24) Como hoje, a nossa Marinha de Comércio estava em grande crise

25) Junta de Saude Naval

26) JANEIRA, Armando Martins, «Wenceslau de Moraes», Antologias Universais, Editora Portuguesa, Lisboa, 1971.

27) Em 1946 o paquete «João Belo» foi a Banana embarcar o Governador Francês do Congo.

28) É dos edifícios mais antigos da nova capital siamesa e a primeira embaixada a ser instalada na cidade, em terrenos junto à margem do rio, cedidos pelo próprio rei Tai que ordenou a transferência da capital de Aihutia para a nova cidade.

29) O CEMA de então.

30) Onde existiam 50 portugueses, desde açorianos, madeirenses, cabo verdianos, macaenses e macaístas, além dos moçambicanos.

31) Título do soberano egípcio de então.

32) Divulgado no centenário da sua nomeação pelo então director daquela Escola, CMG Francisco F. L. Duarte Costa.

33) Dez canhões de 75mm.

34) Um lema, atribuído a Sacadura Cabral, que certamente não figura em nenhum tratado de gestão de pessoal em parte alguma do mundo e muito menos no ... Japão.

35) Segundo o seu melhor biógrafo, o Embaixador Virgílio Armando Martins Janeiro. Ver também «Wenceslau de Moraes - Rebelde», na sessão de 18 de Junho de 1979 da Academia de Marinha de que é membro efectivo.

36) Senhor Portugal, como era conhecido pelos seus vizinhos.



Wenceslau de Moraes e Camilo Pessanha.

Que modelo de estrutura escolar para os próximos anos?

(Estrutura escolar e orgânica do SFM)

No seguimento da Jornada Formativa promovida pela DSF, realizada em 10 de Setembro de 1998 no G2EA (1) para apresentação do PRSFM junto das entidades que com ele ficarão directa e indirectamente envolvidas, concluiu-se da imprescindibilidade de preparar uma informação, que venha a sustentar uma decisão superior, sobre um modelo de estrutura escolar, capaz de responder, por um lado, à urgência colocada pelos projectos com que o PRSFM interage, nomeadamente o do Reordenamento do Parque Escolar e das Lotações da Marinha, bem como na orientação geral que deverá ser dada ao Grupo de Trabalho relativo ao Sub-Projecto dos Estabelecimentos de Ensino (GT-A3).

Os objectivos do sub-projecto A3 em questão, respeitam à elaboração dos seguintes projectos de diplomas legais:

- Criação das escolas técnico-profissionais e respectivo Estatuto comum a todas elas, que consagre, sob a forma de diploma legal, no plano interno e essencialmente externo, a formação técnico-profissional na Marinha, e estabeleça a sua missão, propósitos, princípios e características fundamentais.

- Regulamentação específica para cada Escola / Centro de Formação, que poderão constituir-se em anexo ao Estatuto, que as caracterize e distinga entre si nos seus aspectos estruturais, processuais, natureza, âmbito de actuação, etc.

- Acreditação das Escolas / Centros de Formação junto do SFM e ou MDN, que especifique os critérios e condições a observar para efeito de posterior reconhecimento e validação da formação.

Se a elaboração dos diplomas acima referidos são documentos de certa forma “pacíficos”, o mesmo não poderá dizer-se dos diferentes regulamentos respeitantes à estrutura escolar. É que trata-se de implementar um conceito que privilegie a aprendizagem e todas as formas disponíveis para as pessoas o fazerem, significando que pode não passar pela necessidade de uma infraestrutura ou edifício (vulgo escola ou centro) mas antes de um acesso ao saber ou conhecimento, de forma estruturada e organizada, nas diversas modalidades possíveis: presencial, auto-formação, ensino a distância ou aberto, ensino assistido por computador, simulação, rede local, intranet, internet e outras. Embora se trate de uma decisão a implementar, de uma forma gradual, tendo em conta as diferenças acentuadas relativamente ao modelo escolar que vem sendo seguido pela Marinha nos últimos vinte anos é imprescindível que se decida qual o modelo de edifício da formação que irá sustentar e balizar as metas do SFM do próximo século.



1º C.T.A. Secretariado 98 (Projecto AML) de 20 a 23/10/98.

Todos terão certamente opinião sobre as Escolas ou Centros que deveriam existir. Porventura até haverá quem defenda a existência de apenas uma Escola técnico-profissional na Marinha. Mas é preciso preparar a decisão e a mudança. Entre outras, deverão ser equacionadas as seguintes questões:

- As escolas / centros devem privilegiar a correspondência com as classes e carreiras de pessoal?
- As escolas / centros devem privilegiar a estrutura organizacional e funcional dos departamentos e serviços da Marinha?
- As escolas / centros devem concordar estruturalmente com as áreas funcionais consagradas na LOMAR, privilegiando o modelo e cultura organizacional que nos caracteriza?

Partindo destes pressupostos, que critérios devem sustentar uma solução de parque escolar e respectiva estrutura orgânica? Entre outros, podem-se adiantar os seguintes:

- A integração de escolas e currículos na perspectiva de polivalência, flexibilidade e racionalização de recursos.
- A capacidade de resposta às necessidades globais da Marinha.
- A satisfação dos padrões navais, funcionais e ocupacionais como base da formação e da diferenciação entre classes.
- A capacidade da escola em se manter adaptada à evolução organizacional, técnica e operacional da Marinha.
- A proximidade das designações e organização escolar com a natureza das qualificações e certificações que poderão providenciar.
- Quantitativo mínimo de formandos que justifiquem uma escola.
- A adequabilidade das escolas ao modelo de formação proposto no PRSFM (cursos de carreira/complemento, modularização, níveis de formação, etc).
- A facilidade de gestão e administração escolar.
- A redução de efectivos e custos sem prejuízo da eficácia da formação.

Pode o leitor agora imaginar o desafio que enfrenta o SFM no dealbar deste século. Mas é também uma oportunidade para se inovar e potenciar o futuro. Que Escolas e Centros de Formação nascerão desta Reestruturação? Uma resposta que esperamos possa ser encontrada e anunciada aos leitores desta Revista, para muito breve, mobilizando a corporação para a aprendizagem e o saber que sempre foram tradição e apanágio das gentes do mar.

(Colaboração da DSF)



Exercício de combate a incêndios na Escola de Limitação de Avarias.

1) Ver Revista de Novembro de 1998.

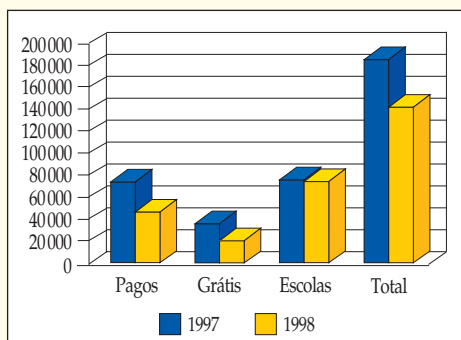
Actividades no ano em que comemorou o seu 1º centenário

MOVIMENTO DE VISITANTES

Durante o ano de 1998 o Aquário Vasco da Gama registou a entrada de 143 935 visitantes, assim distribuídos:

ENTRADAS PAGAS	47 229
ENTRADAS GRÁTIS	20 292
ESCOLAS	76 414
Total	143 935

Relativamente ao ano anterior, regista-se um decréscimo de 23,3%, correspondente a 42 808 visitantes. A variação relativa de cada um dos grupos, relativamente ao ano anterior, encontra-se expressa no gráfico abaixo apresentado:



Verifica-se assim que os grupos escolares sofreram uma quebra ligeira, contrariamente às visitas pagas e grátis, as quais registaram uma decréscimo acentuado.

AQUARIOLOGIA

Durante o ano de 1998 procedeu-se a um conjunto de obras de beneficiação de aquários e sistemas de filtragem, com o objectivo de melhorar cada vez mais a qualidade da água e renovar os aquários de exposição.

Destacamos as obras de remodelação do tanque localizado na Sala das Otárias, o qual já havia sofrido anteriormente obras de reconstrução que incluíram a inclusão de um filtro de piscina (540 Kg de areia). Assim, o tanque foi coberto por um telhado, deixando no entanto aberturas para a entrada de luz natural; por outro lado, as paredes interiores e exteriores foram pintadas e foi instalada uma escada de acesso. No final o tanque foi povoado com tartarugas marinhas que aguardam a libertação no mar.

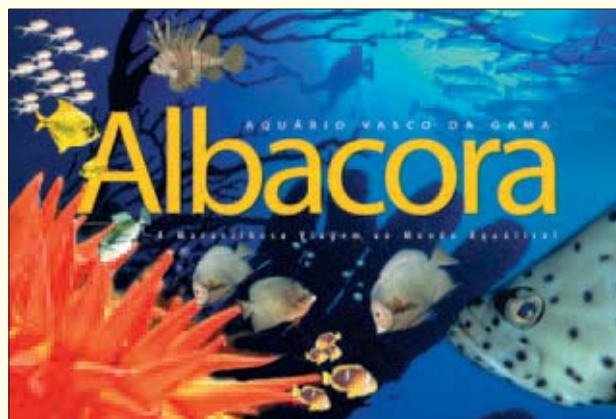
Salientamos ainda as obras de beneficiação do tanque do jardim onde se encontram as carpas, muito apreciadas pelos visitantes em particular das crianças que aí têm a pos-

sibilidade de alimentar os peixes. A fim de evitar a degradação da qualidade da água, foi instalado no circuito um filtro de piscina (540 Kg de areia), bem como uma canalização que permite a distribuição da água filtrada pelos filtros biológicos e pelos repuxos.

Continuamos a registar as ocorrências de reproduções de peixes da costa portuguesa, pela sua relativa raridade em cativeiro, destacando as seguintes:

- Posturas sucessivas de castanhetas *Chromis limbatus* e várias posturas de cavalos marinhos *Hippocampus ramulosus*.
- Reproduziram-se, pela primeira vez, nas salas de reprodução de peixes tropicais de água doce, Kilis da espécie *Amphiosemion gardeneri*.
- Em Dezembro observou-se pela primeira vez a postura de uma espécie de caboz (*Gobius cruentatus*).

Durante o ano deu-se continuidade ao apoio a um projecto de investigação sobre a biologia da reprodução e comportamento de uma espécie da costa portuguesa (*marachomba - Lipophrys pholis*), desenvolvido por investigadores do Instituto Superior de Psicologia Aplicada (I.S.P.A.), que utiliza um grupo de peixes desta espécie que se



encontram em exposição. Deu-se também início a um estudo idêntico com um casal de cabozes da espécie *Gobius cruentatus* que se encontra em exposição. Neste último caso as posturas e o seu desenvolvimento foram observados pela primeira vez, não existindo dados sobre a sua reprodução, quer em cativeiro, quer no mar.

MUSEOLOGIA

Na sequência da cooperação estabelecida com o Museu Nacional de História Natural de Angola, o Departamento de Museologia recebeu dois grupos de funcionários daquela instituição, os quais efectuaram um estágio em preparação e montagem de animais para exposição. O estágio foi orientado pelo técnico especializado naqueles trabalhos museológicos, Mário Ferreira, e supervisionado pela bióloga responsável do Museu.

O primeiro grupo incluindo a Dra. Francisca Adelaide da Costa, bióloga e Maria Eugénia Luís, técnica média de pescas, estagiou entre 16 de Fevereiro a 16 de Maio, enquanto o 2º grupo de estagiários, constituído pela bióloga Dra. Ana Maria Marques e pelo técnico assistente Manuel Barroso, permaneceu no A.V.G. durante o período que decorreu de 1 de Julho a 2 de Outubro. Para instrução e treino, foram montados diversos exemplares segundo o método de taxidermia e de dermoplástica, destacando-se neste caso a execução de uma réplica em fibra de vidro e resinas de poliéster de um cachalote-pigmeu-*Kogia brevisseps*, com 194 cm de comprimento, do qual foi ainda obtido o respectivo esqueleto completo.

Durante as filmagens efectuadas no A.V.G. em Fevereiro, por uma equipa do programa "Bombordo" da Radio Televisão Portuguesa, efectuou-se uma réplica de uma Enchova - *Pomatomus saltator* em fibra de vidro e resina de poliéster. Este trabalho



Cavalo marinho recém nascido.

ilustrou o método da dermoplástica e foi inteiramente filmado para o referido programa. O magnífico exemplar de enchova, com 81 cm de comprimento total viveu dez anos no aquário de exposição, tendo morrido em 12 de Dezembro de 1996.

No âmbito do apoio às escolas, preparou-se o material para empréstimo à Escola Secundária de Mafra, nomeadamente 16 espécimens naturalizados e conservados em líquido de crustáceos, peixes e aves marinhas. Os exemplares integraram uma exposição sobre fauna marinha das nossas costas, que aquela escola realizou de 30 de Março a 5 de Abril. Organizou-se ainda uma colecção de 23 exemplares de invertebrados marinhos e peixes, conservados em meio líquido, que foi cedida à Escola Secundária de Benavente.

Detecção de Mamíferos Marinhos e de Tartarugas

As Capitânias e as Delegações Marítimas de todo o país, enviaram-nos as participações de ocorrências e as fichas biométricas, preenchidas pelos agentes da Polícia Marítima, referentes aos cetáceos que vão sendo detectados, nas nossas costas. Em muitos casos, e por falta de meios, não é feito o registo fotográfico dos exemplares encontrados, pelo que não nos é possível determinar as respectivas espécies. Por outro lado, algumas vezes, o adiantado estado de decomposição dos cadáveres dos animais, embora dispondo de fotografias, não nos permitem uma determinação fiável das respectivas espécies, pelo que se tem optado pela designação da família, um grupo taxonómico mais amplo. Assim, durante o ano registaram-se 87 ocorrências de cetáceos ao longo da costa continental portuguesa, na sua maioria pertencentes à família *Delphinidae*, vulgarmente conhecidos por delfínidos. No entanto, foi possível determinar oito espécies de cetáceos:

- 33 Golfinhos-comuns - *Delphinus delphis*
- 5 Botos - *Phocoena phocoena*
- 3 Roazes-corvineiros - *Tursiops truncatus*
- 3 Golfinhos-riscados - *Stenella coeruleoalba*
- 2 Baleias-piloto - *Globicephala melaena*
- 1 Baleia-anã - *Balaenoptera acutorostrata*
- 1 Cachalote - pigmeu-*Kogia breviceps*
- 1 Cachalote - *Physeter macrocephalus*

Registaram-se ainda 37 cetáceos de espécie indeterminada, que a análise das suas fichas biométricas permitiu incluir na família *Delphinidae*.

No que respeita a tartarugas marinhas, foram assinalados nove arrojamentos destes animais nas nossas praias, sendo oito ocorrências de tartarugas-bobo - *Caretta caretta*, verificaram-se na Zona Sul, na área de jurisdição das Capitânias dos Portos de Tavira e de Vila Real de Stº António. Apenas se registou a presença de uma Tartaruga-couro - *Dermochelys coriacea*, com 163 cm de comprimento, em estado avançado de decomposição, em Vila Nova de Mil Fontes, no dia 31 de Agosto.

ACTIVIDADES CULTURAIS

Ao completar 100 anos de existência no passado dia 20 de Maio, o Aquário Vasco da Gama assume um carácter histórico e científico relevante na sociedade portuguesa, fazendo já parte do imaginário de muitas gerações que por aqui passaram ao longo do tempo. Para assinalar esta efeméride foi programado um conjunto diversificado de iniciativas, de que se destacam as seguintes:

- uma pequena mostra, chamando a atenção para o 1º Centenário da A.V.G., esteve patente ao público visitante da Nauticampo, que decorreu na FIL, de 28 de Fevereiro a 8 de Março, bem como no Palácio da Alfândega



Cachalote anão preparado para início dos trabalhos museológicos.

ga, no Porto, de 17 a 24 de Maio, integrada na exposição de actividades da Marinha por ocasião da celebração do Dia da Marinha.

- Em colaboração com a Câmara Municipal de Oeiras foram organizadas três exposições comemorativas: - no Aquário sobre a história e evolução da instituição ao longo dos 100 anos.
- no Tagus Park, sobre as actividades complementares à exposição desenvolvidas no Aquário Vasco da Gama.
- na Galeria Verney, homenagem a D. Vasco da Gama e D. Carlos de Bragança.
- A Câmara Municipal de Oeiras editou uma serigrafia comemorativa dos "100 anos do Aquário Vasco da Gama", da autoria da pintora Manuela Jardim, disponível para venda nesta instituição.
- A Santa Casa da Misericórdia de Lisboa realizou uma "Lotaria comemorativa do 100º Aniversário do Aquário Vasco da Gama", no passado dia 25 de Maio.
- Os CTT editaram dois selos comemorativos, com base em duas fotografias de Paulo de Oliveira.
- Foi lançada uma medalha comemorativa do 1º Centenário desta instituição, com

desenho inspirado em motivos marinhos, a qual se encontra à venda no Aquário.

- Foram apresentados ao público seis quiosques multimédia que permitem a consulta interactiva, por parte dos visitantes, de informação no âmbito da Biologia Aquática. Este projecto foi patrocinado pelo Programa Ciência viva, do Ministério da Ciência e da Tecnologia.

- A exposição comemorativa dos 100 anos do A.V.G., foi posteriormente reorganizada para exibição nos seguintes locais:

- instalações da Peugeot Portugal, em Alfragide, de 9 de Julho a 7 de Setembro.
- Hospital do Barreiro, onde permaneceu no átrio principal, de 4 a 26 de Novembro.

Em colaboração com três artistas que integram o Grupo de Bicesse (atelier Atitude), foi organizada uma mostra de trabalhos de pintura e artes plásticas, com motivos de animais marinhos. Esta exposição intitulada "O Mar", integrou-se no espaço museológico e na sala das otárias, tendo decorrido de 16 de Julho a 20 de Agosto.

Durante o mês de Setembro ficou concluída a reedição do livro "AQUÁRIO VASCO DA GAMA", uma edição revista e actualizada relativamente às edições anteriores. Realizada com a colaboração dos diferentes serviços técnicos da instituição, esta nova versão tem por objectivo divulgar a história, exposição e actividades associadas desenvolvidas.

Respondendo a um convite da Unidade Ciência Viva, do Ministério Ciência e Tecnologia, o A.V.G. participou na celebração da Semana da Ciência e da Tecnologia, que decorreu entre 23 a 28 de Novembro, com o objectivo de divulgar ao grande público trabalhos de investigação que decorrem nas instituições científicas. Para o efeito, foi organizada uma pequena exposição, patente ao público na Sala das Otárias, onde se mostram algumas actividades de natureza científica desenvolvidas nesta instituição e, em parte, desconhecidas dos visitantes, tal como o estudo dos mamíferos marinhos, a preparação museológica de exemplares, o estudo da reprodução de espécies ou a produção de plâncton.

No átrio do Museu, foi ainda montada uma pequena exposição sobre a história e evolução do A.V.G., ao longo dos 100 anos de existência.

No dia 4 de Dezembro, na presença do Almirante CEMA e elevado número de convidados, foi apresentado ao público o livro, da autoria de Carlos Caseiro, "A Casa Grande do Mar", edição comemorativa do 1º Centenário do A.V.G., encerrando assim as comemorações da efeméride que decorreram ao longo do ano. Esta obra pretende não só realçar os acontecimentos mais importantes dos 100 anos de história da instituição, como também por em destaque curiosidades de natureza cultural e social relevantes neste período.

(Colaboração do Aquário Vasco da Gama)



NRP "D. CARLOS I"

● O NRP "D. Carlos I" encontra-se em doca seca no Arsenal do Alfeite a sofrer obras de adaptação de navio de vigilância oceânica para navio hidrográfico. Os trabalhos em estaleiro constam principalmente das alterações estruturais de adaptação a navio hidrográfico e oceanográfico. Estas obras foram suportadas pelo financiamento do PIDDAC. No entanto, existe ainda uma outra verba que estava prevista, e que ainda não foi disponibilizada, mas que se espera o venha a ser a curto prazo. Esta encontra-se no âmbito do Programa PRAXIS XXI para a aquisição e instalação do equipamento técnico e científico necessário.

Sabe-se desde já que o navio será ainda equipado com embarcação de sondagem, e com gruas que permitam a utilização de embarcações já disponíveis, de modo a tornar possível efectuar levantamentos hidrográficos portuários



O N.R.P. "D. Carlos I" no Arsenal do Alfeite.

em zonas distantes permitindo desenvolver a cooperação com os países africanos, e para esse efeito já existe financiamento, as especificações respectivas e espera-se que venha ser adquirido no ano de 1999.

Em conclusão, quando o NRP "D. Carlos I" estiver operacional significa que a sua capacidade se limita à execução de levantamentos com sondador monofeixe, levantamentos com sonar lateral e

levantamentos hidrográficos portuários com recurso a embarcação de sondagem, portanto incapaz de executar qualquer tarefa na área da oceanografia.

Quando for altura da instalação do equipamento científico, o navio terá de voltar ao estaleiro, paralisando a sua actividade durante mais algum tempo.

Apesar desta realidade, foi já aprovada pelo Congresso Americano a transferência de

um outro navio, o T-AGOS 5 "ASSURANCE", gémeo do NRP "D. Carlos I", para a Marinha portuguesa.

À semelhança do NRP "D. Carlos I", também este novo navio tem de ser equipado e carece de alterações estruturais, incluindo a colocação de transdutores, o que implica igualmente trabalho de estaleiro em doca seca. Para minimizar as dificuldades orçamentais foi superiormente proposto que os trabalhos de adaptação e a aquisição e instalação de equipamento científico mais importante fossem efectuados nos Estados Unidos, em simultâneo com os trabalhos de reactivação. Esta solução permitirá que, quando chegar a Portugal o navio disponha já de capacidade operacional nas áreas da hidrografia, fundamental para dar início ao projecto de estudo da plataforma continental, projecto de reconhecido interesse nacional.

A EXPLORAÇÃO DAS ILHAS DESERTAS

● No decurso da missão que o NRP "Auriga" efectuou no Arquipélago da Madeira, nos meses de Abril a Julho de 1997, estava embarcada uma equipa da Brigada Hidrográfica Nº 2 constituída por dois oficiais, um sargento e duas praças, e que tinha como objectivo, entre outros, efectuar o levantamento hidrográfico costeiro das ilhas Desertas.

As ilhas Desertas, conjuntamente com as ilhas Selvagens, a ilha do Porto Santo e a ilha da Madeira, constituem o Arquipélago da Madeira. O grupo das

ilhas Desertas é constituído pelo ilhéu Chão, Deserta Grande e Bugio, os quais pela sua forma alongada e quase na mesma direcção, de NNW para SSE, apresentam aspectos muito diferentes conforme o azimute por que são observados. As ilhas de origem vulcânica, apresentam na sua constituição cinzas de cor avermelhada e alaranjada, sendo todas elas áridas e dasabitadas.

Dada a sua especificidade relativamente à fauna e flora locais, o Governo Regional da Madeira através do Decreto Le-



Desembarque de pessoal na Ilha Deserta Grande.

gislativo Regional Nº 14/90/M definiu uma área de protecção especial das ilhas Desertas, entre a linha de costa e a batimétrica dos 100 m. Para efeitos de protecção, acompanhamento e salvaguarda das espécies animais e vegetais, com particular interesse para a colónia de lobos-marinhos que habitam as ilhas Desertas, as ilhas dispõem de equipas de vigias que permanecem na ilha Deserta Grande por períodos médios de quinze dias.

Durante a realização do levantamento hidrográfico costeiro das ilhas Desertas, à escala 1:25 000 e à escala 1:50 000, e dada a utilização do GPS DIF -

VHF (sistema de posicionamento global em modo diferencial com transmissão de correcções em VHF) como método de radiolocalização utilizado, houve por vezes necessidade de ocupar novas estações-terra do GPS DIF-VHF.

Após utilização dos locais indicados para a instalação da referida estação na ilha da Madeira e no sentido de concluir o levantamento hidrográfico, optou-se por efectuar o reconhecimento da ilha Deserta Grande no sentido de avaliar o estado dos marcos geodésicos aí construídos e eventual utilização para o apoio de posicionamento ao NRP "Auriga".



Aspecto da Ilha Deserta Grande.

REVISTA DA ARMADA "ON LINE"

● Para todos aqueles que, a nível interno, gostem ou precisem por motivos profissionais de navegar na Internet, com certeza que a curiosidade já passou também pela Intranet da Marinha, e os mais atentos já devem ter reparado que a Revista da Armada passou a estar disponível "on line".

Assim, todos os leitores que queiram consultar a nossa revista sem ser no papel, já o podem fazer.

Basta terem acesso à página da Intranet da Marinha e con-



sultarem a nossa revista que se encontra disponível apenas no mês da sua publicação. No

seguimento daquilo que tem sido feito na nossa revista, a nível da informatização, mais um passo foi dado.

Tal como foi referido pelo Director da revista no seu Editorial (RA nº

315) um dos objectivos a atingir seria de colocar a RA "on line", e num período curto de

tempo podemos dizer que o objectivo foi atingido.

Nos últimos tempos as Intranets têm vindo a afirmar-se como um instrumento importante nos processos de "reengenharia" das empresas e das organizações e daí a sua presente popularidade.

As Intranets ao abrirem as facilidades de comunicação e de acesso à informação, revelam um enorme potencial para a mudança necessária para colocar as organizações, neste caso a Revista da Armada, no futuro.

BUSCA E SALVAMENTO

● Pelas 2130 horas do dia 5 de Janeiro de 1999.

O navio romeno "Step", ao sair a barra de Setúbal e após desembarcar os pilotos, encalhou a norte da barra, entre as balizas NR 2 e NR 4.

Navio tipo graneleiro de 130 metros de comprimento, 6022 TAB, com 21 tripulantes a bordo, dirigia-se para o porto de Plymouth no Reino Unido.

Foi enviado para o local o salva-vidas "Patrão Rangel", estacionado em Sesimbra, a

UAM "Vendaval" e dois rebocadores, "Portel" e "Penada" de Setúbal.

Às 2230 horas iniciaram-se as operações para desencalhar o navio, aguardando a subida da maré.

Às 0145 horas de 6 de Janeiro, o navio desencalhou, devido à acção dos rebocadores, não havendo a registar danos pessoais.

O navio seguiu para o largo a fim de ser vistoriado para avaliar eventuais danos materiais. Durante as operações de



desencalhe a barra de Setúbal esteve condicionada devido

ao posicionamento dos rebocadores.

● Pelas 1957 horas do dia 15 de Janeiro foi endereçado ao MRCC Lisboa, (Centro de Busca e Salvamento) via Telex do FMCC Toulouse (Centro de Busca e Salvamento Avançado), um sinal de emergência de eventual navio / embarcação em situação de perigo, numa posição cerca de 254 Milhas a Oeste do Cabo Raso.

Foi enviado para o local a corveta "Oliveira e Carmo", tendo sido solicitada também



a colaboração do navio mercante "Livorno Senatore", que se encontrava na área de busca e de uma aeronave (1 P3P) da F.A.P. para localização e identificação.

Foram efectuadas as necessárias buscas, não tendo sido localizado qualquer navio ou embarcação em situação de perigo.

Em 16 de Janeiro pelas 1840 horas, foram dadas por concluídas as buscas.

● Pelas 1600 horas do dia 16 de Janeiro de 1999 foi endereçado ao MRCC Lisboa, via Capitania do Porto de Setúbal, um pedido de socorro da embarcação de recreio "Nikuc" registada no porto de Sesimbra, que se encontrava fundeada em

situação de perigo, numa posição a cerca de 2 milhas a oeste da praia da Comporta (Costa da Galé).

A embarcação encontrava-se com avaria na máquina e temia-se o agravamento das condições meteo-

rológicas, estando embarcadas 3 pessoas.

Foi enviado para o local o salva-vidas "Patrão Rangel", tendo sido solicitada também a colaboração da F.A.P. para localização da embarcação.

Foram efectuadas as ne-

cessárias buscas, tendo sido localizada a embarcação já encalhada na praia da Comporta.

Todos os tripulantes se encontraram a salvo, não tendo carecido de assistência hospitalar.

PROSSEGUE O RESTAURO DOS AVIÕES DO MUSEU DE MARINHA

● Na sequência dos trabalhos de restauro do hidroavião “Santa Cruz” terminados em Dezembro, o Museu de Marinha contratou o restauro de outras duas aeronaves que pertenceram à Aviação Naval e que fazem parte do património daquele Museu expostas no Pavilhão das Galeotas.

A peça mais preciosa é sem dúvida o F.B.A. nº 2, que é uma simbiose dos dois primeiros aparelhos que a Marinha possuiu, adquiridos em França por Sacadura Cabral em 1916 e que, depois de montados em Vila Nova da Rainha, ali prestaram serviço de instrução durante alguns meses. A 14 de Dezembro de 1917 vieram amarrar frente à Doca do Bom Sucesso, dan-

do assim origem aos primeiros meios aéreos da Marinha.

O seu valor como peça de museu é acrescida pelo facto de ser a aeronave mais antiga existente em Portugal.

Aqueles aviões efectuaram até ao final da Grande Guerra a patrulha aérea das aproximações da Barra de Lisboa.

O outro avião é um Grumman G44 “Widgeon” com o nº 128, que fez parte de um conjunto de 12 que a Aviação Naval encomendou nos EUA em 1940 e só foram recebidos em 1942.

Foram então distribuídos pelos Centros de Aviação Naval, cabendo ao de Ponta Delgada seis destes aparelhos, que pela sua natureza anfíbia amarravam no porto interior e subi-



F.B.A. Nº 2 no Museu de Marinha antes do restauro.

am pelos seus meios a rampa que dava acesso ao hangar ali existente.

Esta actuação valeu-lhes a alcunha de “patos”.

Dada a sua versatilidade foram empregues em múltiplas missões, nomeadamente de reconhecimento marítimo, busca e salvamento e fotografia aérea. O estado de conservação do F.B.A. era já muito precário, ao passo que o do Widgeon apresentava as áreas cobertas com tela bastante degradadas.

Prevê-se uma duração de nove meses

para os trabalhos de restauro dos dois aviões.

O Museu de Marinha terá de suportar elevados encargos financeiros pelo que serão, pois, bem acolhidos todos os donativos daqueles que queiram associar-se ao trabalho meritório que está a ser levado a cabo pelo Museu, na preservação do precioso património aeronáutico da Marinha.

NO CASO DE DESEJAR ENVIAR PELO CORREIO A SUA CONTRIBUIÇÃO, PODE FAZÊ-LO PARA:

Almirante Fausto Brito e Abreu
Presidente da Direcção do Grupo de Amigos do Museu de Marinha

Fábrica Nacional de Cordoaria – Rua da Junqueira
1300 LISBOA



Grumman G44 “Widgeon” subindo a rampa de acesso ao hangar em Ponta Delgada.

EXPOSIÇÃO DE HERLANDER ZAMBUJO EM MACAU

● No passado dia 5 de Dezembro foi inaugurada nas instalações do Clube Militar, em Macau, uma exposição individual de pintura da autoria do CFR Herlander Zambujo, integrada nas comemorações das Forças de Segurança de Macau 1998.

O evento constituiu não só um acontecimento cultural

importante nestas comemorações, como serviu também para enriquecer o património artístico.

A inauguração foi presidida pelo Brigadeiro Soares Monge, Secretário Adjunto para a Segurança e contou com a presença do Director do Clube Militar, Dr. Santos Ramos, do Dr. Madeira de Carvalho, Presidente da Câmara Municipal das Ilhas, do Dr. Sales Marques, de vários camaradas do Exército e da Marinha, para além dos muitos convidados e amigos do artista.

Tratou-se da quinta exposição de pintura levada a efeito em Macau pelo Comandante Zambujo, que neste momento desempenha as funções de Capitão dos Portos de Macau.



ENCONTRO DE VETERANOS LAND-ROVER



Algumas viaturas em exposição.

● Por ocasião dos 50 anos da marca Land-Rover, realizou-se no passado dia 20 de Dezembro, no Parque Eduardo VII, o 1º encontro daquela marca que contou com a participação de cerca de 70 viaturas construídas entre 1958 e 1984.

A GNR esteve presente

com um Range Rover e um blindado “Shorland”.

O Comando do Corpo de Fuzileiros fez-se representar por um “Light-Weight” e por um LR 109 de desempanagem.

Este ano está previsto realizar-se um encontro a nível nacional.

ACADEMIA DE MARINHA

● Num auditório, quase repleto, realizou-se, no passado dia 3 de Fevereiro pelas 17.00 horas, uma sessão solene da Academia de Marinha, presidida pelo Almirante CEMA.

Nesta sessão procedeu-se ao lançamento do 2º volume da História da Marinha Portuguesa intitulado "Homens, Doutrinas e Organização" (1139-1414), à entrega do prémio "Almirante Teixeira da Mota"/98, ex-aequo, aos membros da Academia Dr. Brian Stuckenberg (Rep. África do Sul) e Prof. Doutor António José Telo e, ainda à comunicação do acadé-

mico Prof. Doutor Humberto Baquero Moreno (Universidade do Porto) subordinada ao título "A Presença da Marinha Portuguesa no Mediterrâneo durante o séc. XIV". Aquele prémio, que alterna, anualmente, com outro concedido pela Academia intitulado "Almirante Sarmiento Rodrigues" foi entregue pessoalmente pelo Almirante Vieira Matias aos galardoados pelos trabalhos respectivamente "Portuguese Historical Cartography of the Mozambique Channel and its relevance to the wreck of the Santiago in 1585" e "Homens, Doutrinas e Organização Tomo I - Política e Estratégia (1824 - 1974)".

O presidente da Academia, CALM ECN Rogério d'Oliveira abriu a sessão proferindo uma alocução em que salientou o facto da Academia de Marinha se

orgulhar por nesta sessão se realizar o lançamento do 2º volume da História da Marinha.

A propósito referiu o papel relevante desempenhado pelo Comte. Saturnino Monteiro na concepção do planeamento, organização e arranque desta iniciativa cultural e o quanto a Academia se regozijava por este seu membro emérito ter sido agraciado, naquele mesmo dia, com a Medalha de Ouro de Serviços Distintos.

Teve ainda o Presidente palavras de agradecimento ao Prof. Castelo Branco e seus colaboradores por terem preparado o Boletim Informativo da Academia, cujo nº. 1, saía naquele mesmo dia e no qual se pretendia divulgar, um pouco mais, a

actividade cultural da Academia. Por fim, deteve-se no 2º volume da História da Marinha, em fase de lançamento, coordenado pelo académico Prof. Doutor Baquero Moreno e por uma equipa de historiadores, toda feminina, a quem agradeceu o empenho e interesse postos no trabalho que hoje era apresentado ao público.

Usou, por fim, da palavra o Prof. Doutor Baquero Moreno que na sua comunicação se referiu a alguns aspectos da nossa presença no Mediterrâneo durante o séc. XIV, acrescentando a grande escassez de documentos nacionais sobre este assunto.

(Colaboração da Academia de Marinha)



O Almirante CEMA condecora o CMG REF Saturnino Monteiro com a Medalha de Ouro de Serviços Distintos.

CONVÍVIOS

● Os "Filhos da Escola do recrutamento de Março 1963 vão reunir-se num almoço de confraternização, em comemoração do 36º Aniversário, no dia **29 de Maio** no Restaurante "Pontevelha" sito na cidade da Sertã.

As inscrições deverão ser dirigidas a:

• António do Rosário Rodrigues CTEN SEB
Rua Cesário Verde, nº 1
- Vale Milhaços
2875-Corroios
Para outros contactos:
• CTEN SEB Rodrigues
Repartição de Sargentos e Praças das 9.30 às 16.00 h
Telef.: 01-2764194/5/6
Ext. 1769

Telef.: 01-2541205
a partir das 19.30 às 22.00 h.
• CTEN SE Carvalho
Repartição de Oficiais
das 9.30 às 16.00 h
Telef.: 01-3468961 Ext. 4967
Telef.: 01-2245048
a partir das 19.30 às 22.00 h
• 1TEN OT Pegacho
Grupo Nº 2 de Escolas
da Armada das 9.30 às 16.00 h

Telef.: 01-2748327
Ext. 1102
Telef.: 01-2961153
a partir das 19.30 às 22.00 h
• SCH SE António
Telef.: 01-3010001 Ext. 5502
das 9.30 às 16.00 h
Para efeitos de transportes:
• SAJ U REF Santos
Telef.: 01-2593099
ou 0936-2442474

MOTOCLUBE NAVAL 6º ANIVERSÁRIO

● O Motoclube Naval realizou no fim-de-semana de 30/31 de Janeiro o 10º Passeio, desta vez ao Algarve, aproveitando a Direcção deste clube para comemorar o seu 6º aniversário. O evento juntou cerca de 40 pessoas entre sócios e familiares, que não quiseram deixar de estar presentes nesta importante data do nosso clube. A Direcção



aproveitou a ocasião para realizar a Assembleia de Sócios Anual, onde foi aprovado o Relatório e Contas referente ao ano de 1998. O passeio decorreu em ambiente de são convívio e camaradagem, com a colaboração de todos quantos participaram e apoiaram este evento, em particular a Câmara Municipal de Portimão e a PSP de Portimão.

TORNEIO DE ORIENTAÇÃO DO CORPO DE FUZILEIROS

● A zona compreendida entre o Meco e o Cabo Espichel, foi o cenário de mais um Torneio de Orientação organizado pelo Comando do Corpo de Fuzileiros, que decorreu de 2 a 5 de Fevereiro e que contou com a presença de 112 atletas oriundos das Unidades de Fuzileiros, Escola Naval, G2EA e CEFA.

A prova registou mais uma vez um elevado índice técnico, para tal contribuindo o empenhamento do Corpo de Fuzileiros, e a presença de alguns dos melhores valores nacionais desta modalidade, que actualmente regista uma apreciável expansão no nosso País, o que constitui uma mais valia para as actividades desportivas ao ar livre, se



tivermos em conta os benefícios e características desta disciplina em termos físicos e ambientais.

As classificações por escalões e estafetas foram as seguintes:

ESCALÃO HOMENS ELITE

- 1º 1TEN SEF Palma - CEFA
- 2º 1MAR FZ Ferreira - BF2
- 3º 1MAR FZ Amândio - UMD

ESCALÃO HOMENS - 21 ANOS

- 1º 2MAR FZ RC Rainho - CAF
- 2º 1MAR FZC Teixeira - BF
- 3º 1MAR FZ Teixeira - BF

ESCALÃO HOMENS - 35 ANOS

- 1º 2SAR FZ Luís - BF2
- 2º 2SAR FZ Piriquito - BF2
- 3º 2SAR FZ Ferreira - BF2

ESCALÃO HOMENS - 45 ANOS

- 1º 1SAR FZC Ribeiro - EN
- 2º 1SAR FZM Elias - BF1
- 3º 1SAR FZM Ribeiro - G2EA

PROVA DE ESTAFETAS

- Escalão Séniores - BF1
- Escalão Veteranos - BF2

XV CAMPEONATO DE MARINHA DE VOLEIBOL



Vencedores do I Escalão - Esquadrilha de Submarinos.

● Após uma animada e bem disputada fase preliminar nos meses de Novembro e Dezembro, realizou-se de 11 de Janeiro a 12 de Fevereiro a fase final do XV Campeonato da Marinha de Voleibol, que mais uma vez decorreu no pavilhão gimnodesportivo do CEFA, com a presença de 14 equipas distribuídas por dois escalões.

Na final do I Escalão repetiu-se o vencedor do ano transacto, a Esquadrilha de Submarinos, que numa emocionante e bem disputada final levou de vencida a formação do CEFA pelo resultado tangencial de 3-2.

O II Escalão apresentou um

antigo vencedor, a Base de Fuzileiros, que obteve o concludente resultado de 3-0, perante a equipa da UAICM, que no ano passado já se tinha classificado na segunda posição.

A classificação nos dois escalões ficou então ordenada:

I ESCALÃO

- 1º ESQ. SUBMARINOS
- 2º CEFA
- 3º UAICM
- 4º G1EA

II ESCALÃO

- 1º BF
- 2º UAICM
- 3º G2EA
- 4º CEFA

VOLTAS A BASE DE LISBOA

● Realizou-se em 10 de Fevereiro mais uma tradicional prova da volta à Base Naval de Lisboa, na modalidade individual, que contou com o habitual traçado de 8Km pelas suas artérias, tendo registado a boa presença de 35 concorrentes.

No final apuraram-se os seguintes vencedores:

I ESCALÃO

- 1MAR FZ Silva - BF

II ESCALÃO

- Guarda CPEM Jesus - BNL

III ESCALÃO

- CAB CM Horta - CEFA

IV ESCALÃO

- CAB FZ Loureiro - BF

V ESCALÃO

- SAJ FZ Pacheco - BF



CONVÍVIO

● Vai realizar-se no próximo dia **11 de Abril** o almoço de confraternização do 35º aniversário de incorporação na Armada dos "Filhos da Escola" de Abril de 1964.

Os interessados deverão contactar com:

- Zé Carlos - Banco Totta & Açores BNL

Telef: 272 3998
Res.(01)296 2877

- SMOR MQ Gião - E.L.A.
Telef: (01)274 8455 Ext. 1682
- 1SAR TF Mónica - E.L.A.
Telef: (01)274 8455 Ext. 1700
Res. (01)259 8670
- SCH FZ Botelho - Pantroia
Telef: (065)494203
Res. (01)233 0069

Oferta Euro 2000

Resposta pronta às necessidades de investimento da sua Empresa



A Caixa Geral de Depósitos criou a Oferta Euro 2000, um produto financeiro inovador para apoiar as Empresas e empresários na resposta imediata às suas necessidades de investimento. Abrangendo todos os segmentos de empresas e empresários, esta Oferta coloca ao dispor da sua empresa os instrumentos financeiros necessários para o apoio aos processos de mudança que advêm com a entrada do Euro e do problema informático do ano 2000.

 Caixa Geral de Depósitos

CAIXA **Empresas**

O seu bom negócio

Saudades da surriada

Por notícia publicada na nossa Revista, soube do falecimento do meu amigo e camarada 1SAR F REF Manuel Gameiro. Ambos fizemos parte da primeira guarnição da antiga fragata “Corte Real” que nos foi entregue pela USN em S. Francisco, Califórnia, há 42 anos.

Por lá andámos quase um ano e a convivência durante este tempo fez de nós bons amigos. Mais velho que eu uma dúzia e meia de anos, na altura da citada viagem, o sargento Gameiro não estava longe de atingir a idade de passar à Reserva, seguida da disponibilidade que lhe permitiria deixar aquele mar, onde passara tantos anos, por dias e noites de enjojo, solidão e sofrimento em cumprimento de várias comissões de serviço. Vinha do tempo dos navios a carvão e muitas pazadas deste “carburante” ele metera pela portinhola das caldeiras, num ambiente sufocante por mor dos 50 graus de temperatura!

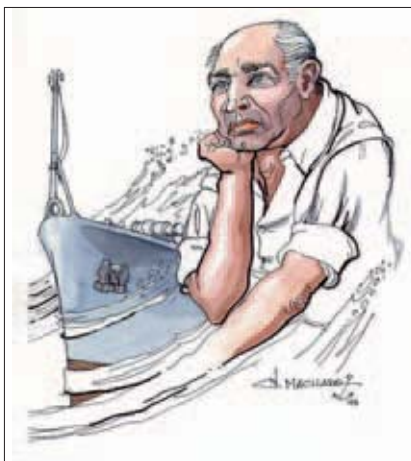
Por isto, ele estava farto do mar e logo que pudesse, faria como aquele cansado marinheiro que ao livrar-se do incómodo das vagas do alto mar, pôs um remo aos ombros e foi correr mundo, só assentando arraiais num local onde ninguém sabia o que era um remo e qual a sua utilidade.

Isto ele me contava por horas dos quartos de folga, misturando nas suas firmes palavras, aqui e além umas pinceladas de filosofia ganha pela experiência da sua longa vida marinheira.

Mais rápido que ele supunha, chegou o dia de passar à Reserva.

Deixou a Marinha e eu deixei de ter contacto com ele. Decorridas duas dezenas de anos, alguém me contou que o camarada Gameiro tinha ido viver para a terra dele, lá para os lados de Albergaria dos Doze. Como ele, já eu tinha passado à disponibilidade também, e um dia pensei em procurá-lo por aquelas bandas para lhe falar da Marinha e dar-lhe um abraço.

Fui e não foi difícil encontrá-lo, num lugar pacato, numa pequena casa, bem caíada, circundada por escasso quintal com duas laranjeiras e um limoeiro, mais quatro ou cinco canteiros cheios de bem cuidadas flores, chegada a frondoso pinhal onde cada pinheiro tinha apoiado um pequeno vaso destinado a aparar os pingos de resina que



escorria da ferida aberta no seu tronco. A Vila pouco ruidosa, bem arejada, sem sinais de poluição, estava ali à mão, talvez a meio quilómetro de distância.

Foi demorado o nosso abraço, foi grande a surpresa da minha visita e foram muitos minutos a falar da nossa Marinha, dos camaradas vivos, dos que já tinham falecido, do senhor comandante que chegou a almirante, e especialmente das viagens pelo mar fora, por esse mar que muitas vezes lhe pareceu tão mau, mas que ele nunca esquecera.

Achei-o com bom aspecto para a idade, sempre bom conversador e no meu entender, com uma filosofia mais refinada.

Comemos uma lasca de presunto curado ao fumeiro e bebemos um copo de vinho da região.

À despedida pedi-lhe que chegasse perto do meu automóvel. Com ele junto a mim, abri a mala do carro e ele viu com ar embaraçado, um pequeno remo, que eu de propósito e para tal fim, lá tinha acomodado.

O sargento Gameiro, demorou dois ou três segundos a observar o remo.

Depois olhou para mim e comentou: - “Malandro, ainda não o esqueceste! ...”

O repetido abraço que a seguir trocamos foi sentido e sincero. Ao separar-se de mim, observei-lhe os olhos humedecidos pela comoção, incapazes de aguentar algumas lágrimas que lhe corriam cara abaixo, com sabor à surriada que tanta vez lhe bateu no rosto.

Afinal o mar estava-lhe no sangue, e aquela história do remo que ele me contava em momentos de nostalgia, pelas saudades, pela distância, pelo balanço, pelo perigo, não era sincera, não passava de um desabafo a que deitava mão com o intuito de receber algum conforto, ténue que fosse.

Aquelas lágrimas ali estavam a provar as muitas saudades e recordações do mar, que no momento, com mais veemência acudiram à alma daquele velho marinheiro. 

Pedrosa de Carvalho
1TEN SG REF

CONVÍVIOS



● No passado dia 30 de Janeiro realizou-se no Restaurante “Quinta de Valmourelas”, na Sobreda, o almoço-convívio dos voluntários de 79 que comemoraram 20 anos de ingresso na “Briosa”.

Sendo uma data significativa, muitos quiseram estar presentes para, mais do que almoçarem, reverem “Filhos da Escola” que optaram por não continuar na Marinha.

O encontro decorreu num ambiente de alegria e camaradagem, onde não se deixou de recordar outros tempos, ficando a promessa que para o ano há mais.

● A guarnição do N.E. “Sagres” que efectuou a primeira viagem de circum-navegação de 23 de Junho de 1978 a 30 de Abril de 1979 vai comemorar o 20º aniversário da sua chegada a Lisboa.

Para mais esclarecimentos, os elementos da referida guarnição deverão contactar com:

- SCH SE Raa Neves ; Fax 853 7613
- SAJ TF Agostinho; DSP-RSP
- 2SAR M Alves; N.E. “Sagres”

DIA DA ESQUADRILHA DE SUBMARINOS

● No próximo dia 17 de Abril, será comemorado o “Dia da Esquadilha de Submarinos”.

Convidam-se todos os submarinistas e mergulhadores (na situação activo/reserva/reforma) a estarem presentes, podendo fazer a sua inscrição até ao dia 9 de Abril p.f., por escrito ou através dos seguintes números de telefone:

3404 (rede interna - oficial de serviço); 276 8233/14 (rede externa).



“Afonso de Albuquerque e a Arte da Guerra” (Fernando Gomes Pedrosa)

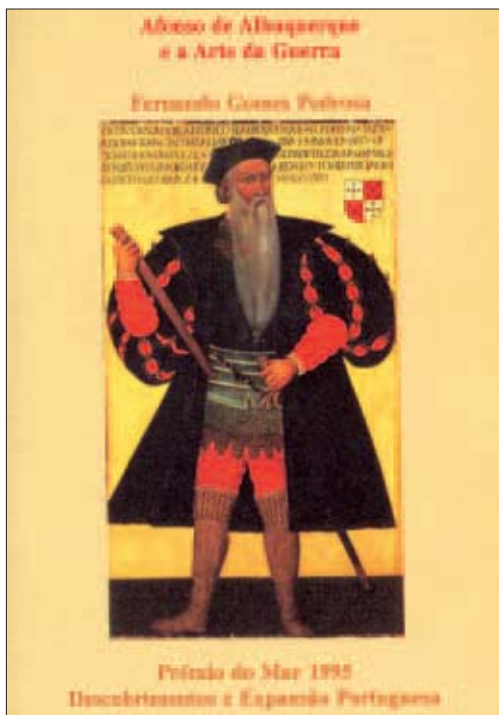
Nesta “guerra” de se considerar a guerra uma arte – a Arte de fazer a Guerra –, Portugal raras vezes aparece como artista, o que poderá tomar-se como lisonjeiro.

Empenhado em fixar-se na faixa marítima da Península Ibérica, quando o resto do espaço peninsular já era disputado entre três outros reinos: Aragão, Navarra e Castela, para além do espaço árabe de Córdoba e Granada –, a arte de fazer a guerra era aliar-se com o que podia ser de momento amigo, contra o que se apresentasse, eventualmente, como não amigo, e nesta arte tanto entrava a astúcia, como a manha, como um casamento combinado.

Só volvidos os três séculos iniciais deste jogo, e se chegou até ao lado oriental do mundo, a Arte da Guerra conseguiu foros de licenciatura.

Aqui, sim, Portugal conseguiu ter espaço de manobra para estudar e dar lições sobre arte da guerra, sobretudo no mar, nos oceanos, que foram, então, o seu tabuleiro de xadrez.

Aqui, Portugal teve alguns nomes de artistas, entre os quais avulta Afonso de Albuquerque, o homem que teve a visão de organizar esquadras, de as posicionar em pontos escolhidos,



conquistados, ocupados, defendidos, de as utilizar em áreas oceânicas determinantes.

A esta grande figura de estratégia, citado, por vezes como precursor do domínio dos mares, para dominar as terras, dedica o Comte. Gomes Pedrosa o seu livro, de quase duzentas páginas, onde perpassa História bem narrada e se faz a análise dos meios, dos envolvimento, dos “negócios” duma guerra que não era ainda aprendida em livros ou manuais, mas feita ao vivo, por palpite, por saber, por inteligência, por intuição e onde depois vieram outros beber ensinamentos, livro que vale a pena ler para desfrutar dos pormenores, tanto pelos que são militares e porventura os entenderão melhor, como dos não militares, e uns e outros com eles cogitarão como era – foi – grande este Afonso de Albuquerque.

O livro foi Prémio do Mar Rei D. Carlos 1995, relativo a Descobrimentos e Expansão Portuguesa e, como tal, com edição da Câmara Municipal de Cascais, a quem a Revista da Armada agradece o exemplar oferecido.

S. Machado
CMG REF

COMPCOMAR 99

O Grupo nº 2 de Escolas da Armada, através da Escola de Comunicações, vai levar a efeito, em 1999, a Competição de Comunicações da Armada – COMPCOMAR 99, como tem sido tradição regular desde 1989.

Esta competição destina-se a operadores de comunicações (CRO e CCT) habilitados com o Curso de Formação de Marinheiros (CFM), à data da inscrição, e tem por objectivos:

- Incrementar e testar a eficiência do pessoal de comunicações.
- Estimular o interesse dos operadores pelas comunicações.
- Seleccionar operadores para eventuais representações da Armada em competições Nacionais e/ou NATO.

A COMPCOMAR 99 IRÁ REALIZAR-SE EM DUAS FASES:

FASE I – 24/26MAR99 (na Escola de Comunicações e ERNs)

Na qual cada operador apenas se pode inscrever numa das seguintes provas:

- Recepção de Morse Acústico;
- Recepção de Morse Luminoso;
- Transmissão por Teleimpressora;
- Operação do Sistema Integrado de Comunicações (SIC);
- Operação do Sistema Integrado de Comunicações da Marinha (SINCOMAR – Modo OPCOM).

FASE II – 14/18JUN99 (na Escola de Comunicações)

Na qual participam os três melhores classificados de cada

prova da FASE I, e onde se realizarão novas provas dentro das acima indicadas e se constituirão equipas para efectuar a prova de Retransmissão de Mensagens.

A prova do Questionário de Comunicações será efectuada individualmente.

As inscrições estão abertas até ao **dia 19 de Março**, encontrando-se todos os procedimentos e informação

referente à competição na publicação que regulamenta a COMPCOMAR-PEESCOLDOIS 344 (B) – a qual os concorrentes interessados poderão consultar junto dos locais de selecção.

Os militares que venham a obter os melhores resultados terão a sua classificação final registada no seu processo individual, além de receberem os aliantes prémios entregues pela Escola de Comunicações, com o apoio de diversas entidades civis.

A cerimónia de entrega de prémios aos melhores classificados decorrerá no dia 18 de Julho, “Dia da Unidade do G2EA”.



JOQUEMOS O BRIDGE

(Problema Nº 5)

Norte (N):

♠ – RV9
♥ – A654
♦ – R62
♣ – AR5

Sul (S):

♠ – AD1053
♥ – 3
♦ – AD85
♣ – 863

Como deve S jogar 6 ♠ com saída a ♣ D e ♠ 4-1.

(Solução nesta página)

(Problema Nº 6)

Norte (N):

♠ – R1084
♥ – R7643
♦ – A2
♣ – 43

Sul (S):

♠ – ADV975
♥ – A52
♦ – 3
♣ – R76

W defende até 5 ♦ e empurra NS para 5 ♠ saindo a ♦ R. Como deve S jogar.

(Solução no próximo número)

SOLUÇÕES

PROBLEMA Nº 4

A preocupação do carteador será a de defender o ♥ R e portanto deixa fazer ♣ R e se W continuar com a ♣ D deixa também fazer; no ♣ A balda um ♦ e testa se os ♦ estão 3-3 para apurar o quarto e balda uma ♥ após destrunfo a acabar no morto. Se não estiverem ou o ♣ A for cortado só lhe resta esperar pelo ♥ A bem colocado. Não confie só na sorte e analise sempre outras hipóteses.

PROBLEMA Nº 5

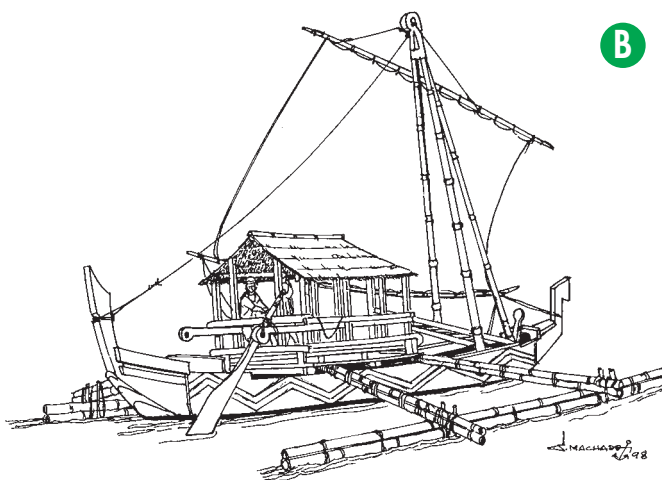
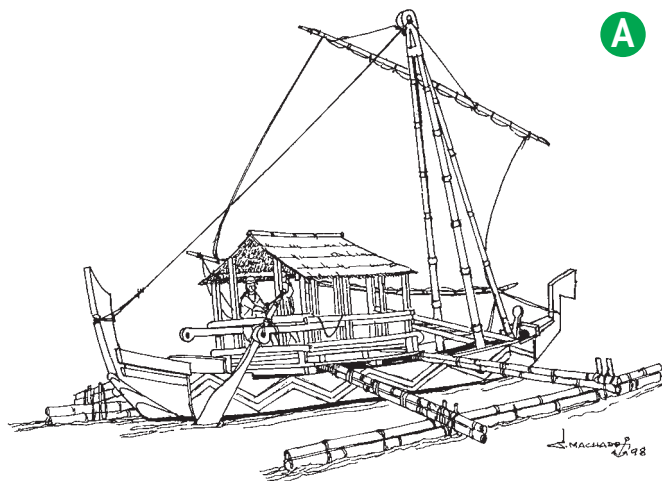
À mesa o carteador pensa inicialmente no “morto invertido”, como vimos no problema nº 3, para cortar 3 ♥ na mão e balda uma das suas perdentes: ♦ (se não estiverem 3-3) ou ♣. Assim começa o carteio ♣ A, ♥ A e ♥ que corta; como existem entradas suficientes em N deve-se, no entanto, verificar a distribuição das ♠ dando duas voltas de trunfo nas 4ª e 5ª vazas a terminar no morto; ao constatar os 4-1 altera-se a linha de jogo e recorre-se à chamada “manobra de Guillemard”, ou seja, testar a distribuição dos ♦ e esperar que, caso estejam 4-2, a mão que tenha as 4 ♠ tenha também os 4 ♦ para cortar o ♦ perdente no morto, dando apenas um ♣. Para este tipo de mãos passa, assim, a dispor de duas técnicas de carteio, seguindo a melhor linha de jogo conforme as circunstâncias.

Nunes Marques
CALMAN

PASSATEMPO

A figura representa um barco de pesca de Timor, designado “Beiro”, do tipo Patmaran, com vela de esteira, mastro triplo e balanceiros de bambu.

Estes dois desenhos contêm, todavia, sete diferenças que desafiamos o leitor a identificar.



Desenho da autoria do CMG Sousa Machado

DESCUBRA AS PALAVRAS EM FALTA

Transcrição do Livro “Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa”, (Vol II do Cte. Saturnino Monteiro)

Aconteceu então que, certa noite, foi a Ternate, sem combinação prévia, um soldado espanhol que, por esse facto, D. Jorge de Meneses _____ prender. Pois tanto _____ para que Fernão de la Torre enviasse àquela cidade, com grande espalhafato, um embaixador a fim de reclamar a _____ do soldado. Foi no âmbito dessa embaixada que ocorreu um episódio que, pelo seu pitoresco, não resistimos a contar.

A dada altura, para obsequiar o embaixador _____, D. Jorge mandou-lhe um bolo em cujo cesto iam um pequeno cão e um pequeno gato. Acompanhava o presente uma missiva em que o

nosso capitão dizia que já que dois _____ por natureza tão hostis um ao outro conseguiam viver em harmonia quando metidos no mesmo _____, porque é que os portugueses e os espanhóis que estavam nas Molucas, todos cristãos e súbditos de monarcas tão amigos, não haviam de viver em paz?! Agradeceu o embaixador a _____ e mandou perguntar a D. Jorge qual das duas nações representava o cão e qual o gato! Não se desconcertou aquele e respondeu-lhe que lhe parecia que o _____ representava os Espanhóis porque o tinha arranhado muito e que o cão representava os Portugueses porque tinha fé de que os havia de abocanhar de uma só vez!



INFORMAÇÃO TOTTA

CONDIÇÕES EXCEPCIONAIS PARA A MARINHA

Desde há longos anos que o TOTTA mantém um relacionamento privilegiado com a Marinha, tendo vindo, progressivamente, a melhorar e a ampliar as condições oferecidas que, neste momento, se podem considerar verdadeiramente excepcionais. Estas condições são oferecidas ao pessoal militar, militarizado e civil – incluindo os voluntários e contratados, que recebem o ordenado através do TOTTA – e ainda aos reformados, desde que assumam o compromisso de transferir ou depositar as respectivas pensões no BT&A. De seguida apresenta-se um quadro resumido e actual das condições praticadas.

CRÉDITO À HABITAÇÃO

Para aquisição de habitação própria, com garantia hipotecária, em condições excepcionais de taxa de juro, com uma taxa nominal igual a 120% da Lisbor* a 1 mês arredondada para 1/8 de ponto imediatamente superior.

Nas actuais condições e com pagamento de juros ao mês (taxa variável), a taxa a aplicar é 6,125%, beneficiando, ainda, das seguintes condições:

- Redução da comissão de "dossier" para 1/3 do valor normal, ou seja, 10 contos;
- Seguro de vida facultativo;
- Alteração da taxa de juro no decurso do contrato.

Quando ocorram alterações na taxa de juro, estas produzirão efeitos a partir do início do período de contagem de juros subsequente.

Estas condições aplicam-se também a empréstimos transferidos de outras instituições.

CREDITO AUTOMÁTICO TOTTA ORDENADO

Acesso a uma linha de crédito automático, que permite a antecipação até três meses do ordenado com aplicação de uma taxa de juro reduzida, indexada à Lisbor*.

A taxa a aplicar a este crédito será igual a 172% da Lisbor* a 1 mês, o que, actualmente equivale, após o arredondamento, a 8,625%.

CRÉDITO PESSOAL

Linhas de crédito para diversas finalidades, como sejam despesas de saúde, bens de consumo duradouro, obras, formação profissional, aquisição de equipamento de uso pessoal ou profissional.

São disponibilizadas duas modalidades:

- **Crédito Popular Totta**, com prestação fixa e prazo pré-determinado, com uma taxa fixa durante o período do empréstimo igual a 141,22% da Lisbor* a 6 meses.

Nas actuais condições a taxa a aplicar, após o arredondamento, é de 6,5%.

- **Crédito Económico Totta**, com prestação fixa; escolhida pelo cliente a partir de um mínimo pré-fixado e prazo variável em função das eventuais alterações de taxas.

A taxa de juro aplicável a esta modalidade é igual a 147,66% da Lisbor* a 6 meses.

Nas actuais condições e após o arredondamento, a taxa a aplicar a esta modalidade é de 6,875%.



BANCO TOTTA & FIGUEIRAS

Soc. Anónima • Capital social: 60.000.000.000\$00 • Curs. Reg. Com. de Lisboa, Mat. n.º 1/88.10711 • Reg. Pes. Colectiva 500766711 • Sede: Rua Áurea, 88 – 1100 Lisboa.

CARTÕES DE DÉBITO E CRÉDITO

Atribuição do cartão **TottaGold** a todos os Oficiais Gerais, Superiores e Subalternos, Sargentos-Mores e Sargentos-Chefes, incluindo os militarizados e civis equiparados, podendo utilizar uma linha de crédito automática de 3.500 contos, no caso dos Oficiais Gerais, 3.000 contos, no caso dos Oficiais Superiores e 2.500 contos para os demais.

Lembra-se que o cartão **TottaGold** apresenta vantagens substanciais relativamente a qualquer outro cartão emitido em Portugal, nomeadamente quanto aos Seguros que lhe estão associados.

O cartão **TottaGold** é, de facto, o único cartão com um seguro de saúde com um capital de 8.000 contos, total liberdade de escolha da unidade hospitalar, liberdade de recurso ao estrangeiro e coberturas sem limite de idade.

Este cartão está isento da primeira anuidade, sendo as seguintes reduzidas, em relação ao habitualmente praticado, para o valor de 2.500 escudos.

No que se refere ao cartão **TottaCard** verifica-se, igualmente, a isenção da primeira anuidade e a redução das seguintes para o valor de 1.250 escudos.

DEPÓSITOS À ORDEM

Remuneração, em condições vantajosas, das contas de depósito à ordem alimentadas a crédito por ordenados e pensões pagos pela Marinha, aplicando-se taxas crescentes às sucessivas parcelas do saldo, com cálculo diário e crédito mensal de juros. Estas contas estão isentas de qualquer despesa de manutenção.

APLICAÇÕES A PRAZO

Disponibilização de uma vasta gama de soluções para aplicações a prazo, nomeadamente de contas com grande flexibilidade, no que se refere a entregas e levantamentos, podendo, inclusivamente, ser movimentadas em qualquer momento (durante 24 horas/dia), através de toda a rede Multibanco. A taxa de juro destas contas varia em função do montante existente na conta na data do vencimento.

Para além dessas vantagens, estas contas, nomeadamente, as contas **Totta Super Rendimento** e a **Conta Rendimento Totta** oferecem, ainda, condições excepcionais em caso de levantamento antecipado.

OUTRAS CONDIÇÕES

Serão, ainda, concedidas outras condições excepcionais, nomeadamente:

- Atribuição gratuita de:
 - Livros de Cheques
 - Cartões TOTTA/Matic/VISA Electron
- Pagamentos periódicos sem qualquer encargo;
- Redução, para detentores do cartão **TottaGold**, de alguns dos preços constantes do Preçoário do Banco;
- Acesso às condições mais favoráveis que as empresas associadas do BT&A estiverem no momento a praticar, nomeadamente:
 - Leasing Mobiliário
 - Leasing Imobiliário
 - ALD - Aluguer de Longa Duração

* Lisbor – Taxas a que os Bancos estão dispostos a emprestar dinheiro a outros bancos, por prazos entre 1 dia e 1 ano, e que são divulgadas diariamente.

Fev. 1998

Medicina Dentária e Prótese Dentária

- Médicos Dentistas Especializados
- Instalações Modernas e Máxima Higiene
- Laboratório de Prótese Dentária Próprio



Acordo com a ADMA

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● VALM José Manuel do Vale Martins Cartaxo - Presidente do Conselho Superior de Disciplina da Armada até 14 de Março de 1999 ● VALM Carlos Jorge Ferreira de Magalhães Queiroz - Presidente do Conselho Superior de Disciplina da Armada a partir de 15 de Março de 1999 ● CMG José Carlos Alves d'Almeida - Chefe da Repartição do Serviço do Pessoal de Reserva e Reformados da Direcção do Serviço do Pessoal, em substituição do CMG Jaime Manuel Narciso de Sousa Henriques ● CFR José António Rodrigues Pereira - Chefe do Gabinete do Superintendente dos Serviços do Pessoal ● CTEN Victor Martins dos Santos - Capitão do Porto de Caminha, em substituição do CFR António Manuel Brancal da Mota Ribeiro ● 1TEN Rui Pedro Filipe - Chefe do Centro de Comunicações no Centro Operacional dos Açores.

RESERVA

● CALM José Luís Ferreira Leiria Pinto ● CTEN Carlos Ramos Fernandes ● 1TEN OT Victorino Afonso ● SMOR FZ Belmiro da Assunção Correia ● SMOR MQ José Francisco Crespo Raimundo Semedo ● SMOR A João Brás Pereira ● SMOR L João Batista Alves ● SAJ M José Alves Duarte ● SAJ M António Alberto Ferreira ● 1SAR E José Francisco Alves Peixoto ● CAB CE Mateus de Freitas Nogueira ● CAB FZE João de Albuquerque Ramos.

REFORMA

● CTEN RES João Francisco dos Santos ● SMOR A RES João da Cruz Brás Pereira ● SCH M RES António Monteiro Lourenço ● SAJ M RES João Alves Duarte ● SAJ M REF José Casimiro Moreira ● SAJ A RES António Nunes Valentim ● SAJ TF RES Aires da Silva Ferreirinha ● SAJ FZ RES Manuel de Sousa Carreiro ● SAJ FZ RES António de Jesus Barradas ● SAJ T RES Martins Martins Matos ● SAJ L RES Joaquim da Conceição Santos ● SAJ FZ RES Manuel Pires Valente ● SAJ FZE RES Abilino Correia Aires Pinhão ● SAJ FZ RES Sezinando Francisco Raposo ● SAJ FZ RES Azemovete Magro dos Santos ● SAJ FZ RES Sesismando José Martins ● 1SAR E RES Manuel Augusto de São José Areias ● 1SAR FZ RES José da Conceição Martins ● CAB TFH RES José Augusto Morgado ● CAB FZ RES Manuel Martins Antunes ● CAB FZ RES José João Marreiros Pacheco ● CAB FZ V RES Albino Ferreira dos Santos.

FALECIMENTOS

● CMG REF Álvaro Maria Martins Pilar ● CFR REF José Manuel de Almeida Rodrigues Santos ● SMOR REF Anatólio Gonçalves Rações ● SAJ REF Tiago Ferreira ● 1SAR REF António Ribeiro Gonçalves ● 1SAR REF José de Carvalho Barbosa ● 1SAR REF José Isidro dos Santos ● 1SAR REF Victor Manuel Lourenço Correia ● 1SAR REF José Filipe Domingos Marques ● CAB REF João Manuel Santana ● CAB REF António Chambel ● CAB REF Manuel Lopes Ribeiro ● CAB REF Fernando Custódio Batista ● CAB REF Manuel Fernando de Sousa Correia ● 1MAR REF Máximo Furtado Salzedas ● 2GR REF Salvador Faustino.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

3. PREVISOR DE MARÉS DE LORD KELVIN

As marés resultam principalmente da atracção exercida pela Lua e pelo Sol e manifestam-se em cada local pela subida e descida periódica da superfície das águas oceânicas. Contudo, esta periodicidade não é simples de descrever: a maré atrasa cerca de 50 minutos por dia, a amplitude varia de lugar para lugar e ao longo do tempo, e em certos locais a maré parece por vezes “desaparecer”. As primeiras tabelas de marés foram construídas por análise empírica de longas séries de observações, segundo métodos considerados secretos, transmitidos de pais para filhos.

O problema da descrição matemática rigorosa da maré foi resolvido graças às contribuições de cientistas eminentes, dentre os quais se destacam Sir Isaac Newton (1642-1727), Laplace (1749-1827), Lord Kelvin (1824-1907) e Sir George Darwin (1845-1912). No entanto, a previsão rigorosa da maré requeria a execução de cálculos muito laboriosos, difíceis de executar com os meios então disponíveis.

O previsor de marés de Lord Kelvin é um computador analógico concebido para resolver por processos mecânicos o problema matemático da previsão rigorosa da maré. O seu funcionamento baseia-se na combinação de movimentos periódicos gerados por hastes ajustáveis, movidas por rodas dentadas acopladas a um veio. Estes movimentos são transmitidos através de um sistema de roldanas a um aparo registador. Para obter uma previsão é necessário ajustar previamente a posição e o comprimento de cada uma das hastes para o instante inicial (segundo elementos obtidos a partir da análise de observações da maré), processo que é de certa forma análogo ao acerto dos ponteiros de um relógio. Avançando a manivela que comanda todo o mecanismo, produz-se um registo gráfico a partir do qual é possível construir uma tabela de marés.

O exemplar da fotografia é baseado no modelo construído por Lord Kelvin em 1876. Foi o 5º instrumento deste tipo a ser montado pela firma “Kelvin Bottomley and Baird”, de Glasgow, tendo sido concluído em 1924 e entregue em 1925 à extinta Direcção de Hidrografia e Meteorologia Náutica do Ministério da Marinha. Este aparelho foi utilizado durante 41 anos para elaborar previsões de marés. Com ele se produziram as tabelas de marés para os principais portos de Portugal, abrangendo Portugal Continental e os Arquipélagos da Madeira e dos Açores, bem como para os portos do antigo Ultramar Português. As máquinas deste tipo foram substituídas pelos computadores electrónicos, que permitem obter as previsões de marés com grande rapidez e precisão. No entanto, os princípios utilizados na construção do previsor de marés de Lord Kelvin mantêm-se inteiramente actuais.

O previsor de marés nº 5 de Lord Kelvin pertence ao Instituto Hidrográfico desde a sua fundação. Actualmente funciona apenas como peça de museu. Esteve presente na EXPO’98 no Pavilhão do Conhecimento dos Mares.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

3. PREVISOR DE MARÉS DE LORD KELVIN



REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 319 • ANO XXVIII

ABRIL 99 • MENSAL • 240\$00



OS 50 ANOS DA NATO

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



Base Naval de Lorient – 26 de Abril de 1968

Há 31 Anos

Entrega da Fragata “Comte Hermenegildo Capelo” à Marinha Portuguesa



Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 319 • Ano XXVIII

Abril 1999

Director

CALM EMQ RES

Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CFR REF Jorge Manuel Patrício Gorjão

Redacção

2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção

1SARG T Vitor Manuel Gaspar Lopes

Colaboradores Permanentes

CMG REF Raúl de Sousa Machado

CTEN FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos

CTEN Abel Ivo de Melo e Sousa

1TEN REF Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade

Edifício da Administração

Central de Marinha

Revista da Armada

Rua do Arsenal

1149-001 Lisboa - Portugal

Telef: (01) 321 76 50

Fax: (01) 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet

<http://www.marinha.pt>

e-mail da Revista da Armada

revista.armada@mail.marinha.pt

Fotocomposição, paginação electrónica, fotolito, montagem e produção

Página Ímpar, Lda.

Estrada de Benfica, 317 - 1º F

1500 Lisboa

Tiragem média mensal:

6000 exemplares

Preço de venda avulso: 240\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

SUMÁRIO

Ao comemorarem-se os 50 anos da criação da NATO, recordam-se os seus antecedentes.

6



A Direcção de Apoio Social está atenta aos problemas de âmbito social relativos ao seu pessoal e familiares.

8



O Gabinete de Multimédia do CNED dá apoio aos cursos de formação académica e profissional.

10



Visão das principais actividades da Aliança Atlântica e da participação da Marinha Portuguesa na NATO.

16

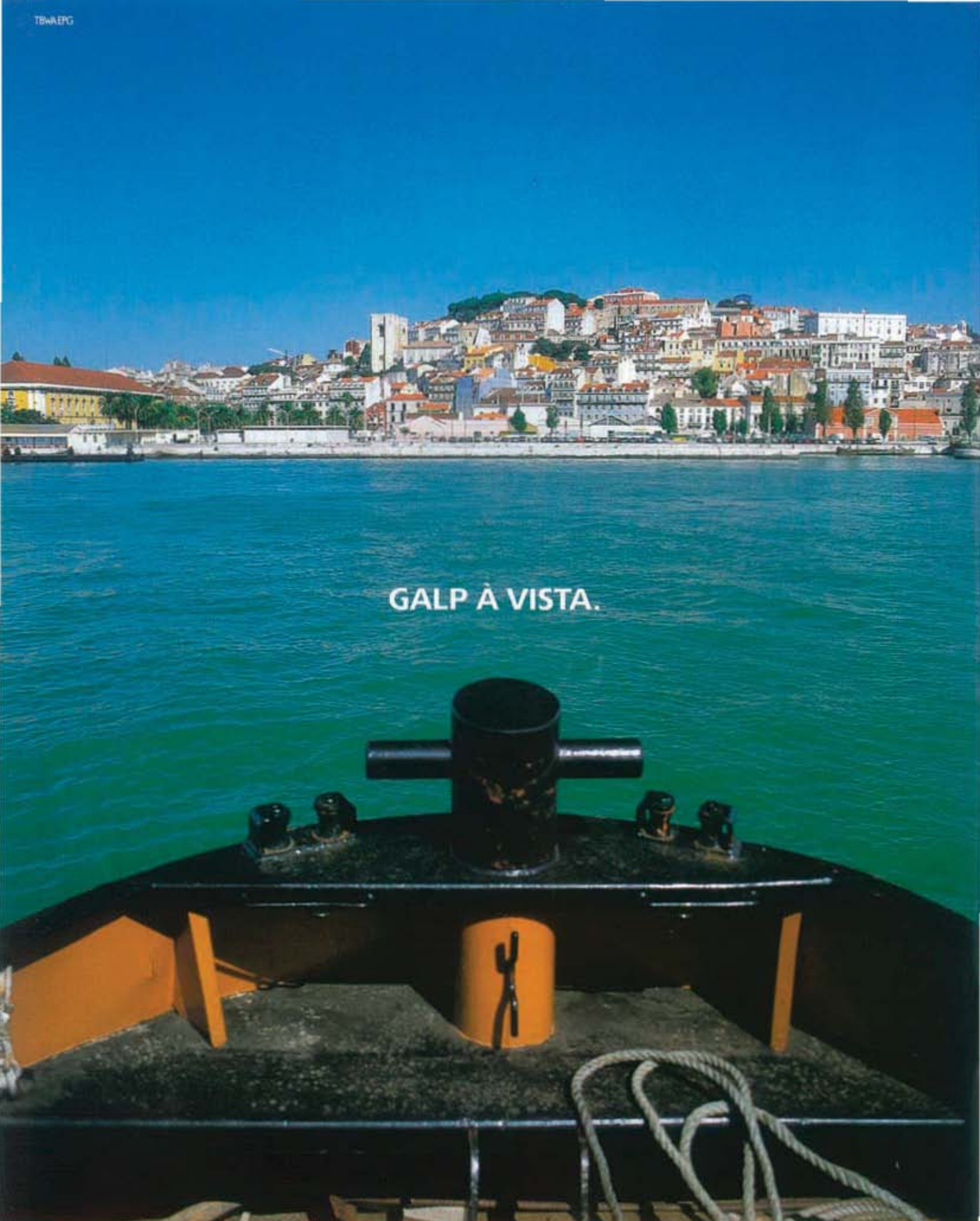


Os 50 Anos da NATO
(Foto do Comando Naval)

ANUNCIANTES:

BTA - Banco Totta & Açores; CEPAME - Centro Particular de Medicina e Enfermagem; Clínica Dentária D'Avenida; Clínica Dentária Dr. Natália Ferreira, LDA; EID - Empresa de Investigação e Desenvolvimento de Electrónica, S.A.; GALP; OGFE - Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento.

OS ÚLTIMOS NAVIOS DO IMPÉRIO	5
O SISTEMA MÉTRICO DECIMAL	12
ESCOLA NAVAL	14
A MARINHA JOANINA	22
INSTITUTO DE SOCORROS A NÁUFRAGOS	23
INSTITUTO HIDROGRÁFICO	25
NOTÍCIAS	26
PARTICIPAÇÃO DO N.R.P. "ALBACORA" NO OST 1/99	29
DESPORTO	30
ALMA DE MESTRE	32
QUARTO DE FOLGA	33
CONVÍVIOS / NOTÍCIAS PESSOAIS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA



GALP À VISTA.

Basta avistar um pedaço da costa portuguesa para ter a Galp por perto. As bancas da Galp Marinha estão presentes na maioria dos portos e marinas de Portugal, com combustíveis e lubrificantes de qualidade sempre a postos para embarcar.

GALP
SEMPRE A POSTOS.

Os últimos navios do Império



Canhoneira "Rio Guadiana"

1865-1875

CARACTERÍSTICAS

Casco de madeira

Local de construção: Arsenal de Marinha em Lisboa

Data do lançamento à água: 24 de Maio de 1865

Era do tipo da "Rio Minho"

Deslocamento: 350 toneladas

Armamento: Dois canhões rodízios e duas peças.

COMISSÕES PRINCIPAIS

Estação Naval de Angola, 1868

Cruzeiro no Norte de Angola, 1868

Expedição contra os Mussorongos, 1869

Sublevação militar em Moçambique, 1869

Guerra do Nano, 1870

Comissão a Moçamedes, 1870

Estação Naval de Cabo Verde e Guiné, 1873

Comissão a S. Tomé, 1873.

1949 - A NATO

No dia 9 de Agosto de 1941, o Primeiro Ministro Winston Churchill, em representação do Governo de Sua Magestade do Reino Unido, embarcado no cruzador “Príncipe de Gales” e o Presidente dos Estados Unidos da América, Franklin Roosevelt, embarcado no cruzador “Augusta”, encontraram-se na Argentina Bay, Terra Nova. No dia 14 foi tornada pública a “**Carta do Atlântico**”.

A França, que era o maior país da Europa, a seguir à União Soviética, tinha perecido após seis semanas de invasão nazi (10 de Maio a 22 de Junho de 1940); o Exército Vermelho soviético, exactamente um ano após a rendição francesa (22 de Junho de 1941), tinha sido surpreendido e cedia perante o intenso bombardeamento da artilharia que marcou o início da invasão alemã (operação Barbarossa), quebrando traiçoeiramente o pacto de não-agressão assinado entre Joachim von Ribbentrop e Vyacheslav Molotov, em 23 de Agosto de 1939, com cláusulas adicionadas em 28 de Setembro; assim, a Inglaterra vinha suportando sozinha, há mais de um ano, todo o esforço de guerra contra o Eixo (Alemanha-Itália) e muitos consideravam que também ela acabaria por sucumbir.

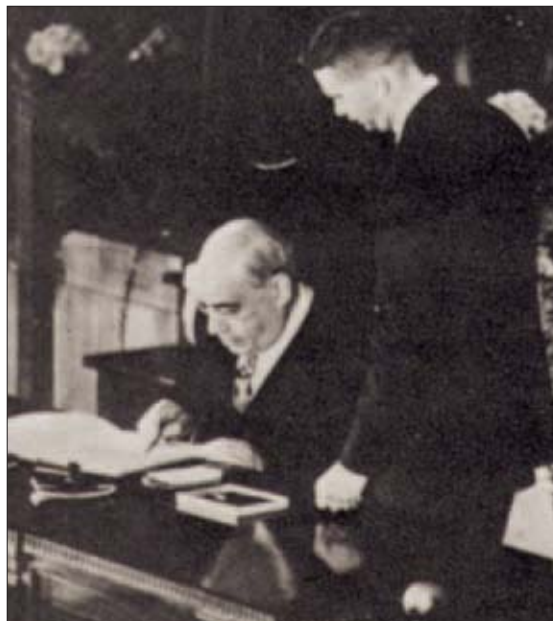
Os Estados Unidos ainda não tinham entrado na guerra e, para manter a neutralidade, punham condições muito especiais ao auxílio a prestar aos seus leais aliados, os britânicos.

A Sociedade das Nações, criada após a Primeira Grande Guerra com o propósito de tratar da resolução dos conflitos pelo diálogo, evitando deste modo a guerra, tinha falhado redondamente. Aliás, os Estados Unidos nunca entraram para a Sociedade das Nações e algumas das importantes potências tinham abandonado há pouco esta Organização.

Na Carta do Atlântico as duas grandes potências marítimas diziam esperar, “depois da destruição final da tirania nazi”, ... “ver estabelecida uma paz que permita a todas as nações viverem em segurança dentro dos limites das suas próprias fronteiras e que proporcione a garantia de que todos os homens, em todos os territórios, poderão viver as suas vidas, livres do temor e da necessidade”.

Estava lançada a primeira pedra da Organização das Nações Unidas, que havia de substituir a Sociedade das Nações.

Acabada a Guerra na Europa com a destruição do poderio militar alemão, em 7 de Maio de 1945, a Carta das Nações Unidas foi logo assinada em S. Francisco por 50 países, em 26 de Junho de 1945, e entrou em vigor em 24 de Outubro, data que passou a ser comemorada como “Dia das Nações Unidas”. A Assembleia-Geral teve a sua primeira reunião na destruída



O Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal Prof. Dr. José Caeiro da Matta assinando o Tratado do Atlântico Norte.
- 4 de Abril de 1949 -

cidade de Londres, na Church House, Westminster, de 10 de Janeiro a 14 de Fevereiro de 1946, pois ainda não estava construído o palácio de vidro de Nova Iorque. A primeira resolução, nº 1 (I) de 24 de Janeiro de 1946, criou uma Comissão para tratamento dos aterrorizantes problemas levantados pela descoberta da energia atómica (Comissão da Energia Atómica).

Na Europa, a grande preocupação era o renascimento do perigo alemão e para organizar a defesa contra essa eventualidade, a França e o Reino Unido assinaram o Tratado de Dunquerque, em 4 de Março de 1947.

Mas, a situação ia evoluindo com enorme rapidez e com importantes implicações para a defesa europeia e para a segurança mundial.

Enquanto o Ocidente desmobilizava e desarmava, a União Soviética mantinha grandes efectivos das suas Forças Armadas e procurava consolidar as

posições alcançadas pelo Exército Vermelho, garantindo pela ocupação militar a expansão do comunismo que o exemplo da Revolução de Outubro não tinha logrado.

Churchill, derrotado nas eleições, desmobilizado, Doutor Honoris Causa por várias Universidades (incluindo Coimbra), pintava na Madeira e no Sul de França, escrevia e ganhava o Prémio Nobel da Literatura. Percorria o mundo como simples cidadão e visitou os Estados Unidos. Em discursos no Westminster College, em 5 de Março de 1946, e depois em Fulton, em 16 de Março, alertou o Ocidente, afirmando: “Desde Stettin, no Báltico, até Trieste, no Adriático, desceu sobre o Continente uma *Cortina de Ferro*. Para além dessa linha ficam todas as capitais da Europa do Centro e do Leste: Varsóvia, Berlim, Praga, Viena, Budapeste, Belgrado, Bucareste e Sofia. Todas estas cidades famosas e as populações em seu redor estão no que designo por esfera soviética”.

Este passou a ser conhecido como o “Discurso da Cortina de Ferro”, conceito que ficou consagrado universalmente. Mas o mundo ocidental demorou um ano a reagir.

As pressões soviéticas sobre os países que passaram a formar a Europa de Leste, sobre a Grécia em guerra civil, sobre a Turquia que havia mantido a neutralidade durante a Guerra, sobre o Irão que tinha sido ocupado durante o conflito e sobre os países do Extremo Oriente, incluindo a aliada China, levaram o Presidente Truman a proclamar a Doutrina de “*Containment*” em 12 de Março de 1947 (oito dias depois da assinatura do Tratado de Dunquerque) e, em 5 de Junho, a lançar o Plano Marshall para a reconstrução europeia.

Na Checoslováquia, a quem a União Soviética não permitiu que participasse no Plano Marshall, deu-se o “Golpe de Praga” de 22 de Fevereiro de 1948, que impôs o comunismo. Recorde-se que quando o Chefe de Gabinete do Ministro dos Negócios Estrangeiros da Checoslováquia, que se manifestara pela adesão ao Plano Marshall, visitou Moscovo e teve que alterar a sua posição, teria dito: “Agora realizo que não estou no MNE de um país soberano”. Era o pai da Senhora Madeleine Albright, actual Secretária de Estado dos Estados Unidos.

Logo se associaram ao Tratado de Dunquerque os três países do BENELUX (Bélgica, Holanda e Luxemburgo), assinando o Tratado de Bruxelas de 17 de Março de 1948. Mas este Tratado reunia Estados tão debilitados e destruídos pela Guerra, que era considerado uma "soma de fraquezas".

Então a URSS cometeu a primeira agressão contra os seus aliados ocidentais, ao estabelecer o Bloqueio de Berlim, que teve início em 24 de Junho de 1948 e durou um ano (até 12 de Maio de 1949). Foi organizada a maior e mais prolongada ponte aérea da história, para sustentar a cidade, abastecendo-a de tudo o que poderia ser considerado necessário, incluindo todos os combustíveis, mesmo o carvão para o aquecimento durante o Inverno.

Com este bloqueio e com a descoberta do segredo nuclear pela União Soviética, que fez o seu primeiro ensaio em 23 de Setembro de 1948, deu-se definitivamente a grande mudança política de redefinição do inimigo. A Alemanha deixou de ser o perigo temido e a União Soviética passou a ser o adversário que o Ocidente iria enfrentar nos 41 anos seguintes.

Por outro lado, o Conselho de Segurança das Nações Unidas, pela sua constituição e normas de funcionamen-

to, com realce para o poder de veto, já estava bloqueado e incapaz de cumprir a finalidade para que fora criado. Havia quem visse nisto a repetição do estrondoso fracasso da Sociedade das Nações.

Foi neste ambiente que os Estados Unidos, que com a Doutrina Truman e o Plano Marshall já haviam abandonado o seu tradicional isolacionismo, se decidiram a colaborar na organização da defesa da Europa. E pela primeira vez na História, a Rússia ou União Soviética era inimiga dos Estados Unidos.

No entanto, para convencer o Secretário de Estado norte-americano George Marshall foi preciso uma intensa acção diplomática em que colaboraram o Secretário de Estado Adjunto Dean Acheson e o senador americano Artur Vandenberg, e se distinguiram Louis St. Laurent, Ministro dos Negócios Estrangeiros do Canadá, Ernest Bevin, Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros do Reino Unido e Georges Bidault, Ministro dos Negócios Estrangeiros da França.

Finalmente, no dia 4 de Abril de 1949, em Washington, o Tratado do Atlântico Norte foi assinado pelos Ministros dos Negócios Estrangeiros dos

doze países fundadores: Bélgica, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, França, Islândia, Itália, Luxemburgo, Noruega, Países Baixos, Portugal e Reino Unido. Por Portugal, assinou o Tratado o Dr. José Caeiro da Mata. Entrou em vigor em 24 de Agosto.

A segurança europeia ficou reforçada; o bloqueio de Berlim foi levantado em 12 de Maio mas, no outro extremo da Eurásia, a União Soviética estabeleceu um acordo com a recém-proclamada República Popular da China e apoiou a Coreia do Norte, que invadiu a Coreia do Sul em 25 de Junho de 1950.

António Emílio Ferraz Sacchetti
VALM



OFICIAL DO EXÉRCITO
JOSÉ DA SILVA



GENERAL DA FORÇA AÉREA
JOSÉ DA SILVA



ESTABELECIMENTO FABRIL DO EXÉRCITO
ESPECIALIZADO NA CRIAÇÃO E PRODUÇÃO
DE FARDAMENTOS, EQUIPAMENTO E
MATERIAL DE AQUARTELAMENTO.

FÁBRICAS

Fardamentos militares e civis; Calçado militar e de segurança;
Capotas de lona para viaturas; Tendas militares e civis
Equipamento individual de combate; Emblemas, símbolos
e botões em metal; Mobiliário metálico

CENTROS COMERCIAIS

Lisboa e Porto

QUALIDADE

Centro de Qualidade Própria

DESIGN

Um Gabinete de Design
especialmente habilitado a realizar projectos no referente a
Fardamentos civis e militares

CAMPO DE SANTA CLARA - 1100 LISBOA - PORTUGAL
TELEF: 886 30 06 - 886 71 21/8 - FAX: 887 61 04



OFICIAL GENERAL DA ARMADA
JOSÉ DA SILVA



OFICIAL SUPERIOR DO EXÉRCITO
JOSÉ DA SILVA

O Apoio Social na Marinha

Numa época em que a nossa sociedade tanto se preocupa e actua relativamente aos problemas de âmbito social, também internamente a Marinha reconhece a sua importância e assume as suas responsabilidades sociais relativamente ao seu pessoal e respectivos familiares, nomeadamente quanto à protecção na doença e a diversas formas de apoio social.

A DIRECÇÃO DE APOIO SOCIAL

A Direcção de Apoio Social (DAS) é um órgão da Superintendência dos Serviços do Pessoal (SSP), criada em 1993 pela nova Lei Orgânica da Marinha (LOMAR), tendo sido activada em 1994, ano da publicação do decreto-regulamentar da SSP, onde estão estabelecidas as suas competências e estrutura orgânica.

A sua criação visou uma mais eficaz intervenção no domínio que lhe é próprio, sendo para o efeito colocada na directa dependência do Superintendente dos Serviços do Pessoal.

A DAS compete, genericamente, pro-



mover o bem-estar e assegurar o apoio social ao pessoal que presta serviço na Marinha e seus familiares, nas modalidades estabelecidas nas normas em vigor.

Quanto à sua estrutura orgânica, a DAS compreende o Director de Apoio Social, o Conselho Administrativo, a Repartição de Assistência na Doença aos Militares da Armada (ADMA), a Repartição de Apoio Social, o Serviço Administrativo e Financeiro e o Serviço de Apoio Geral.

Na dependência directa do Director

funciona a Casa do Militar da Armada.

Pela sua importância é de referir também a existência do Gabinete de Apoio ao Beneficiário e a Comissão de Fiscalização.

A REPARTIÇÃO ADMA

Através da Repartição ADMA e de acordo com a legislação em vigor, aos beneficiários militares, militarizados e respectivos familiares, são atribuídas as prestações pecuniárias e efectuados os pagamentos relativos à generalidade dos cuidados de saúde (consultas médicas, meios auxiliares de diagnóstico, tratamentos, intervenções cirúrgicas, internamentos hospitalares, medicamen-

tos, etc.) e estabelecidos acordos com entidades prestadoras de serviços de saúde.

É igualmente disponibilizada a adesão facultativa a um Seguro de Saúde-Grupo.

A ADMA representa a Marinha na Comissão Permanente de Assistência na Doença aos Militares das Forças Armadas (COPADMFA), comissão que funciona na Direcção-Geral do Pessoal do Ministério da Defesa e que tem em vista manter a uniformidade das regalias nos três ramos das Forças Armadas.

CASA DO MILITAR DA ARMADA



A Casa do Militar da Armada (CMA), fundada em 1944, funciona na directa dependência do Director da DAS e destina-se a prestar apoio social a sargentos e praças da Marinha, dispondo para esse efeito de bar, sala de convívio, sala de leitura e alojamentos.

A REPARTIÇÃO DE APOIO SOCIAL

A Repartição de Apoio Social trata dos assuntos relativos ao apoio social, nomeadamente apoio jurídico (com carácter consultivo), transporte de mobílias (a preço social), processamento de subsídios de Educação Especial (para filhos de beneficiários portadores de deficiência), apoio à família (do pessoal falecido), controlo de fardamento (comparticipação a militares e militarizados), controlo de créditos (para aquisição nas OGFE do Exército), nas áreas do lazer e bem-estar (promoção de iniciativas e obtenção de facilidades) e assistência social (visitas pontuais a lares e domiciliárias a beneficiários e apoio ao encaminhamento de casos para o Instituto de Acção Social das Forças Armadas).

Em colaboração com a Repartição de Recrutamento e Selecção da Armada, é disponibilizada a realização de testes de

ASSISTÊNCIA NA DOENÇA DOS MILITARES DA ARMADA

A Assistência na Doença aos Militares da Armada (ADMA) foi criada em 1975 e constitui a principal componente do apoio social que a Marinha presta ao seu pessoal militar e militarizado e respectivos familiares. Actualmente conta com cerca de 50 mil beneficiários e dispõe de um orçamento superior a 4 milhões de contos, correspondente a mais de 8% das despesas da Marinha com o pessoal.

As restrições orçamentais existentes e o aumento dos custos de saúde que se tem verificado nos últimos anos, obrigam a um grande rigor na sua gestão já que o sistema poderá entrar em ruptura financeira e obrigar a que sejam tomadas medidas restritivas que certamente irão afectar os beneficiários.

O contributo individual de todos os beneficiários no sentido de conter esta progressão de despesas assume uma particular importância.

Não pactuar com situações fraudulentas, recorrer apenas ao essencial e evitar desperdícios, são acções que concorrem significativamente para o melhor funcionamento do sistema, estando assim o beneficiário a defender aquilo que é dele e que existe para o servir.



actividade da DAS, prestando todas as informações e encaminhando da maneira mais adequada as suas pretensões. Quanto à Comissão de Fiscalização (CF), a sua acção insere-se no âmbito da assistência na doença, desenvolvendo importante actividade no campo do controlo das despesas e no combate às situações irregulares.

CONCLUSÃO

A Marinha está determinada em apoiar socialmente cada vez mais e melhor o pessoal que a serve, disponibilizando para o efeito os recursos humanos, financeiros e materiais que lhe é possível e que a conjuntura actual permite. A Direcção de Apoio Social, procura cumprir com o maior empenho, rigor e eficácia as competências que a Marinha lhe atribui nesta área.

É que o seu objectivo é servir sempre e melhor a Família Naval.

(Colaboração da Direcção de Apoio Social)

Orientação Escolar e Profissional (para filhos de beneficiários a partir do nono ano de escolaridade).

O Director de Apoio Social, por nomeação do ALM CEMA, é o representante da Marinha no Conselho Consultivo do Instituto de Acção Social das Forças Armadas.

O GABINETE DE APOIO AO BENEFICIÁRIO E A COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO

O Gabinete de Apoio ao Beneficiário (GAB) atende, de forma personalizada, todos os beneficiários que pretendam ver esclarecido qualquer assunto no âmbito da

DIRECÇÃO DE APOIO SOCIAL Gabinete de Apoio ao Beneficiário

Rua do Arsenal, Letra I
1100 - 038 LISBOA
TEL - 01.346 89 61 - Ext. 4835
- 01.342 07 34
FAX - 01.343 29 08

Contribuímos para enriquecer
as Telecomunicações

Sistemas de Telecomunicações

Comunicações Navais

Rádio e Electroóptica

Automação e Controlo



Empresa de
Investigação e
Desenvolvimento
de Electrónica,
S.A.

Quinta dos Medronheiros - Lazarim
2825 Monte da Caparica PORTUGAL
Tel. 01.2948600 Fax. 01.2948700
Email: geral@eid.pt

O Gabinete de Multimédia do CNED

No início do passado ano de 1998 foi criado no Centro Naval de Ensino a Distância um Gabinete de Multimédia, para conceber, desenvolver e produzir materiais multimédia, que integrarão os módulos dos cursos de formação académica e profissional, distribuídos por este centro, nomeadamente os do ensino secundário, actualmente em fase de arranque.

A ideia para a criação deste tipo de apoio para a Marinha já vem de longe, pois desde a década de 80 que com a evolução da informática e do software de tratamento de imagem e desenho de precisão, bem como com a evolução dos sistemas de armazenamento de dados e captação e codificação de vídeo, tal se adivinhava possível, ultrapassando a barreira que existia então entre o vídeo amador e semi-profissional e os equipamentos profissionais, extremamente caros e complexos, só existentes em sectores ligados à computação gráfica e à televisão.

Muitos ainda se recordam do ZX81 e do Spectrum e dos múltiplos jogos com que uma geração se deliciou e que constituiu uma viragem na sua progressiva adaptação ao tratamento



de texto, às bases de dados de índole generalista ou específicas para o cálculo, então apoiado no programa Lotus123, precursores dos sistemas agora existentes.

Hoje, podemos afirmar que estamos a atravessar uma fase extremamente interessante e profíqua em que a velocidade do processador está relegada para segundo plano.

A técnica permite dar ao homem mais uma vez, a oportunidade de mostrar do que é capaz em termos de aproveitamento dessa extraordinária capacidade de manipulação de dados já à disposição do utilizador comum.

Os programas existentes têm mais possibilidades do que as necessárias, para se executar a maioria das tarefas e pode afirmar-se que mesmo os utilizadores treinados, não chegam sequer a utilizar ou mesmo a explorar completamente, o programa que escolheram.

Por outro lado, para que um vídeo feito especificamente para apoio da

instrução venha a atingir os seus fins, deverá apresentar respectivamente uma muito boa qualidade de imagem, uma pista sonora sem ruídos e perfeitamente clara, bem como e mais importante ainda, ter um encaideamento de cenas que permitam explicar o tema com profissionalismo mantendo simultaneamente o interesse da população a que se destina.

A qualidade de imagem se já era boa com as modernas câmaras analógicas de 8mm ou Hi8, existentes em muitas unidades de Marinha, apresentava óbices graves no que dizia respeito à sua edição pois as cópias obtidas degradavam a imagem original.

Para resolver este problema houve que esperar que o desenvolvimento da técnica permitisse ao utilizador vir a ter acesso a uma nova tecnologia, a digital, em que não há degradação alguma entre o original e a cópia, para além do sinal ser perfeitamente compatível com o tratamento a nível informático.

Com computadores e processadores mais rápidos do que os 233 MHz e com uma boa placa de captura de vídeo, consegue-se armazenar em disco e sem perdas, vídeo a 25 imagens por segundo a 640x480 ou se for digital a 720x576, em ecrã completo e com som de qualidade CD.

Tanto o tratamento da imagem como o tratamento e edição da pista de áudio, podem ser realizados actualmente de forma simples e precisa sem o recurso a mesas misturadoras e outros equipamentos caros, volumosos e complexos, antes indispensáveis.

Assim, o material escolhido para equipar este gabinete obedeceu a determinados requisitos e conta com os seguintes equipamentos:



a) 2 câmaras digitais de vídeo para permitir a obtenção simultânea da mesma cena mas de ângulos diferentes.

b) Um gravador de vídeo digital com painel amovível e controlador do tipo "jog-shuttle" para a localização precisa ao fotograma para edição automática de cenas e duplicação de cassetes DV "standard", ou mini-DV quando utilizado em conjunto com a câmara.

c) Dois computadores com velocidade de processamento elevada, nomeadamente aquele que está encarregado de efectuar a captura. O segundo está reservado para a edição de áudio e utilização de equipamentos de armazenamento massivo e para gravação de CDs.

d) Dois monitores, um dos quais está atribuído ao visionamento em estúdio do material obtido.

e) Um sistema de amplificação de áudio, para recriar as condições de som original, o que permite melhor avaliar e tratar a pista sonora final.

f) Um gravador de CD-RW para obtenção final de cópias do vídeo com sistema de compressão MPEG, para distribuição.

g) Um sistema de armazenamento linear com uma Tape de 12GB efectivos (como mínimo tendo em conta vídeos de 30 minutos de duração), dada a necessidade de preservar todos os dados correspondentes às fases de edição e clips obtidos, caso seja necessário no futuro modificar um filme já realizado.

h) Um conjunto de 6 gravadores de vídeo analógico para a obtenção de múltiplas cópias em VHS para distribuição nas escolas e unidades interessadas.

i) Um sistema de iluminação portátil formado por três projectores de 2000 Watts de potência cada e dois de 500 Watts, transportáveis em mala.



Dra. Elsa Noronha – Poeta de dizer.
(Colaboração num projecto de CD sobre Literatura Lusófona)

j) Um sistema de gravação digital em Minidisk.

k) Um mesa de iluminação do tipo planetário.

l) Dois tripés com rodízios tendo um deles controlo remoto da câmara e microfones direccionais e não direccionais.

O ponto mais importante a reter na montagem de um sistema deste tipo foi a compatibilidade do diverso material envolvido.

A possibilidade de controlo remoto de equipamento com interface Lanc bem como a existência de fichas compatíveis com a norma IEEE 1394 – i. Link, ou Firewire, permite a transferência digital da informação de áudio, vídeo e de sinais de controlo para o computador até 400Mbps, independente do tipo de dados ou dos equipamentos.

Anexo ao gabinete de multimédia foi montado um estúdio de gravação especialmente destinado à captação de som, com janela de vidros duplos e que brevemente será totalmente insonorizado. Uma das paredes está adaptada para "croma key".

Desde a criação e entrada em funcionamento deste gabinete já foram realizados os seguintes vídeos que se encontram disponíveis:

• **Abr98** - " *Em busca de cristãos e especiarias* " - exposição que teve lugar entre Nov97 e Fev98 na Cordoaria Nacional, da responsabilidade do Museu da Marinha, com peças únicas da colecção particular do Sr. Rainer Daehnardt.

• **Mai98** - " *O Centro Naval de Ensino a Distância* " - objectivos do ensino a distância, possibilidades e vantagens do ensino não presencial.

• **Mai98** - " *A Fragata D. Fernando II e Glória* " - o último navio da carreira das Índias.

• **Set98** - " *Visita a um laboratório de química* " filmado no laboratório na Escola Secundária Patrício Prazeres em que é mostrado qual o material de laboratório mais vulgar e a sua utilização, como complemento da disciplina de química.

• **Out98** - " *Modelo de desenvolvimento das capacidades de ensino* " - conferência realizada na Academia de Marinha pelo Professor Emérito das Universidades Francesas Jean Berbaum.

• **Jan99** - " *Manuseamento do míssil Harpoon* " – manobra de embarque na Fragata "Corte Real".

• **Fev99** - " *Manuseamento do míssil Seasparrow* " – manobra de embarque na Fragata "Corte Real".

A realização de filmes de instrução utilizando meios próprios e respeitantes a material em utilização na Marinha, permite otimizar o ensino, reduzindo o tempo de instrução, evitando por vezes deslocações de grande número de pessoal a unidades possuidoras de equipamentos únicos ou extremamente sensíveis que, por motivos operacionais ou de segurança, não estão disponíveis no período dos respectivos cursos.

A bordo, dá ainda a possibilidade de preparar o pessoal em qualquer momento, sobre técnicas ou procedimentos que pela sua natureza, não podem ser frequentemente experimentados ou reproduzidos.

Com os meios acima descritos a Marinha irá beneficiar a curto e a médio prazo, tirando o máximo rendimento do investimento efectuado. 



L.H.L. Silva de Carvalho
CMG

O Sistema Métrico Decimal

O DIA DE DEZ HORAS

O Sistema Métrico Decimal é, talvez, a mais valiosa herança científica que nos deixou a Revolução Francesa. Não só o conceito é genial, como teve o êxito de ter sido aceite, praticamente, por todos os países do mundo. A Grã-Bretanha tem resistido à sua introdução mas julga-se que, antes do fim do século, venha a adquirir-se naquele país o arroz ao quilo e a gasolina ao litro.

Tudo começou quando, em França, o deputado Talleyrand, em Março de 1790, propôs à Assembleia Nacional, a constituição de um sistema unificado de pesos e medidas que pusesse cobro à enorme confusão que, naquele país existia no que respeita a unidades de medida. Havia mais de 800, mas o pior é que muitas delas tendo nomes iguais os seus valores diferiam de povoação para povoação. A proposta de Talleyrand foi aprovada e a Assembleia confiou o estudo à Academia das Ciências, dando-lhe seis meses para a executar, de modo a que o sistema “não tivesse nada de arbitrário nem de particular, à situação de algum país do globo”.

O estudo foi confiado a uma comissão constituída por notáveis sábios que consideraram três hipóteses para definição da unidade de comprimento:

- 1) o comprimento de um pêndulo batendo um segundo na latitude de 45°;
- 2) uma fracção do perímetro do equador;
- 3) uma fracção do comprimento do meridiano terrestre;

tendo escolhido esta última hipótese e logo propondo que a unidade correspondesse à décima milionésima parte do quarto do meridiano. E que a unidade de peso fosse definida a partir da unidade de volume quando cheia de água destilada à temperatura de zero graus centígrados.

Estabelecido o princípio havia que determinar o exacto comprimento do meridiano. Para o efeito, por decreto de 26 de Março de 1791, foi confiado este trabalho a Jean-Baptista Dellambre e Pierre-François-André Méchain que, em meados do ano seguinte iniciaram os trabalhos a partir, respectivamente, de Dunquerque e Barcelona, pois foi considerado que esta extensão era suficiente para extrapolar o valor de todo o meridiano.

Os trabalhos geodésicos demoraram, especialmente, devido ao estado de agitação política em que se encontrava o país. Por esta razão, foi usado provisoriamente o comprimento do meridiano calculado alguns anos antes (1740) por La Caille, dado que só no Outono de 1798 é que Dellambre

e Méchain fecharam a triangulação em Carcassone. Constatou-se que o valor do metro, agora calculado, só diferia do valor provisório de apenas 1/3 de milímetro.

Em 1799 são fabricados os padrões do metro e do quilograma e legalizados pela lei de 10 de Dezembro, deste mesmo ano.

Não foi fácil a introdução do sistema em França, aliás não seria também nos países que foram aderindo ao longo dos tempos. De facto, os novos nomes das unidades e a divisão decimal que, apesar de tornar mais fácil a operação, era diferente da que era

decreto de 24 de Novembro de 1793, é estabelecida uma nova era com início no dia do equinócio de Outono do ano anterior (22 de Setembro). É o ano I (1) do Calendário Republicano. O ano era dividido em 12 meses de 30 dias, os meses divididos em três semanas de 10 dias. Os restantes cinco ou seis dias do ano (ditos complementares) eram feriados consagrados à comemoração de festas nacionais. Este calendário, ao contrário do Sistema Métrico estava condenado ao insucesso. Era um calendário que nunca poderia ser aceite por outros países porque era nacional. O começo estava ligado à Revolução, os dias complementares correspondiam a feriados franceses e mesmo os nomes dos meses, inventados por um poeta dramático, foram concebidos de acordo com as estações climáticas e, portanto, não funcionavam no hemisfério Sul. Mas, mesmo em França, este calendário teve vida curta. No dia 1 de Janeiro de 1806 era reposto o calendário gregoriano.

Curiosa foi a tentativa de dividir o dia em 10 horas, cada hora em 100 minutos, cada minuto em 100 segundos. Esta proposta de 1793 foi abandonada dois anos depois. Os franceses livraram-se de se regularem por um dia dividido em decídias (2.4 horas) e milídias (86.4 segundos). Mesmo assim ainda se construíram relógios com mostradores com dez horas. O mesmo destino teve a divisão do círculo em 400 graus, cada grau em 100 minutos, cada minuto em 100 segundos, apesar deste sistema ter sido utilizado em geodisia. Todavia o

seu uso generalizado tinha os dias contados, dado que, no mar, a unidade de distância é a milha que, como todos sabemos, é o comprimento de um minuto do meridiano terrestre. E não se prevê que alguma vez seja diferente. Fez falta, na comissão francesa que estudou este assunto, um oficial de Marinha. Como diz o sábio provérbio chinês, só todos sabem tudo.

O METRO DE DEZ CENTÍMETROS

A Sociedade Real Marítima foi criada em 1798 por D. Maria I, mas ficou a dever-se a D. Rodrigo de Sousa Coutinho que foi Ministro da Marinha desde 1796. Esta sociedade, tinha o propósito de fazer renascer a cartografia, uma ciência (ou uma arte?) que os Portugueses há mais de um século não praticavam, assim como a manufatura de instrumentos náuticos. Outra preocupação desta mesma instituição era a elaboração da carta geográfica do reino.

Todavia, para que esta carta pudesse ser integrada geodesicamente no resto da



Relógio com mostrador de dez horas.
Musée International D'Horlogerie Ville de la Chaux-de-Fonds, Suíça.

hábito usar-se, criavam grandes dificuldades aos utilizadores. É por isso que um decreto napoleónico de 12 de Fevereiro de 1812, autoriza o uso de diferentes terminologias prevendo novas equivalências. A situação manteve-se até 1840 quando, com as mentalidades mais evoluídas, foi possível pôr de facto o sistema a funcionar pela lei de 4 de Julho de 1837. A partir desta data, o governo francês faz esforços no sentido de introduzir o Sistema Métrico Decimal nos outros países, o que constituiu um longo processo que ainda não terminou. Entretanto, em 1869, constitui-se em França a Comissão Internacional do Metro, que estabelece os padrões do metro e do quilograma que serão fabricados em platina iridiada, considerada a liga mais adequada para o efeito. Actualmente, o metro é definido por métodos mais modernos. Desde 20 de Outubro de 1983, corresponde ao trajecto da luz no vácuo durante 1/299792458 do segundo.

Mas os sábios franceses não se ficaram por aqui. Conceberam muito mais. Por

Europa, era aconselhável que fosse desenhada usando uma unidade de medida comum a esses países. Sabia-se que tinha nascido em França um novo sistema de medidas, com características adequadas para se tornar universal, portanto poderia ser essa a solução procurada.

O levantamento foi efectuado por Francisco António Ciera que, em 1803, publicou a “Carta dos principais triângulos das operações geodésicas de Portugal” a qual, além das unidades em uso no nosso país, incluía o metro, o que constitui a primeira referência, num documento português, a esta unidade como instrumento de medida.

Entretanto, Sousa Coutinho, muito virado para as inovações científicas e tecnológicas, o que era uma excepção entre os seus pares, determinou que fossem adquiridos em França cópias dos padrões do Sistema Métrico Decimal, tendo em vista estudar a sua introdução no nosso país. O assunto foi, porém, interrompido devido à mudança da família real e do governo para o Brasil. Só em 1812 o processo foi retomado, tendo sido criada, em 17 de Outubro, uma “Comissão para o exame dos Forais e Melhoramentos da Agricultura”, sob a direcção de João Salter de Mendonça, Secretário de Estado dos Negócios do Reino e Fazenda.

Nesta comissão teve especial destaque a avaliação do estado em que se encontravam os pesos e medidas no nosso país. A comissão agregada à Academia Real das Ciências, elaborou “um plano para a igualdade dos pesos e medidas próprio dos grandes conhecimentos e luzes do século, debaixo de um sistema com base sólida e permanente”, dado que, pelo país fora, as unidades com o mesmo nome tinham variadíssimos valores, o que causava a maior confusão.

A comissão elaborou um relatório propondo que se devia adoptar um sistema decimal, mas não necessariamente usando a nomenclatura original francesa. Em especial porque, tendo Portugal acabado de ser invadido pelas tropas de Napoleão, “a delicadeza dos tempos e o brio nacional” se opunham à adopção do metro. Nem tão pouco, continua o relatório, se devem usar os nomes “peregrinos e sistemáticos que os

franceses adoptaram” pois “bastantes palavras temos nós já para denotar todas as diversas medidas e pesos”.

A atitude assumida pela comissão foi, de facto, muito patriótica mas estava claramente em oposição a duas grandes vantagens que resultavam da introdução das novas designações. Em primeiro lugar porque se evitava a confusão entre as antigas e as novas unidades, em segundo lugar porque se perdia a utilização dos prefixos que davam, imediatamente, a grandeza do peso ou da medida.

O Príncipe Regente aprova o relatório atrás mencionado e a 20 de Dezembro de 1814, manda fabricar padrões de pesos e medidas tendo o Arsenal do Exército feito 300 jogos de que ainda existem exemplares.

As unidades tiveram as seguintes designações:

mão-travessa = 1/10 metro

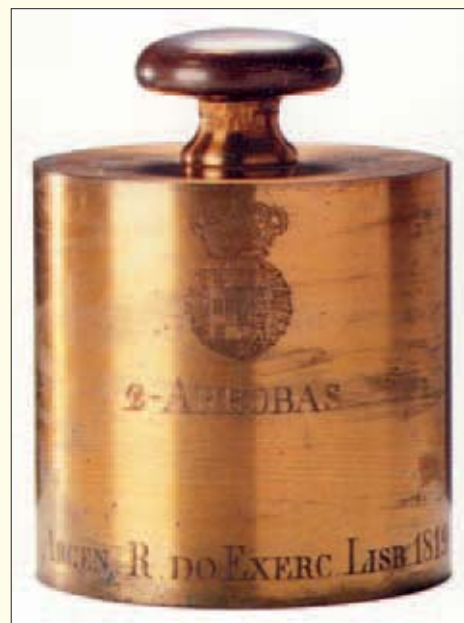
canada = litro

libra = quilograma.

Para além das desvantagens, já atrás mencionadas, devidas à utilização de nomes de antigas unidades para designar os múltiplos e submúltiplos, o curioso neste sistema é ter-se usado uma medida de comprimento com a dimensão de 10 centímetros. Sem dúvida que não era prática, por ser demasiado pequena, mas a verdade é que o litro corresponde a um cubo com a aresta de 10 centímetros e o quilograma ao peso de água contido neste mesmo cubo. Temos de convir que os sábios portugueses foram coerentes quando adoptaram um “metro” de 10 centímetros mas, não foram nada práticos... Aliás no “Plano da Comissão para a Reforma e Uniformidade dos Pesos e Medidas do Reino” diz-se claramente: “A ideia de ser a mesma unidade para todas as qualidades de medidas é mais simples e filosófica”.

O sistema métrico atrás mencionado não funcionou pois, para além da habitual resistência dos utilizadores a novidades que se opunham drasticamente aos hábitos ancestrais, a situação política do país não ajudava a dar atenção a reformas que não pareciam importantes.

Em 24 de Abril de 1835 um decreto introduz o sistema decimal na moeda. Em 1843 o académico deputado João Baptista Silva Lopes, consegue interessar a Câmara dos Pares. Seis anos depois, o mesmo deputado apresenta uma “Memória sobre a Reforma dos Pesos e Medidas em Portugal segundo o sistema métrico-decimal”, que deu um forte empurrão ao assunto, mas que ainda sugere o uso das designações portuguesas. Só em dois de Dezembro de



Pesos e Medidas antes do sistema métrico.
(Arroba = 10 Libras).

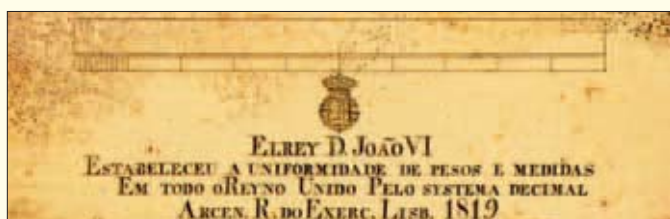
1852 é publicado o decreto que manda adoptar o Sistema Métrico Decimal, com a nomenclatura francesa, estabelecendo um prazo de dez anos para a sua entrada em vigor.

Uma das grandes dificuldades de pôr o sistema a funcionar foi saber qual era a conversão entre as antigas e modernas unidades. Devemos a Joaquim José Graça, a elaboração das *Tabelas das medidas de capacidade antigas reduzidas ao sistema decimal*, um trabalho exaustivo, com mais de 2000 páginas em sete volumes, publicados entre 1861 e 1864, cobrindo todos os concelhos do continente e ainda do Funchal, Angra do Heroísmo, Horta e Ponta Delgada. Em 1875, Portugal participa, em Paris, na Convenção do Metro, que viria a ser ratificada no nosso país pela lei de 19 de Abril de 1876. Em 1879, são executados em França protótipos do metro e do quilograma dos quais recebemos os exemplares nº 10 que tem sido os padrões para o nosso país.

Em 1911 é promulgada nova legislação metrologia.

O sistema métrico começa então a ganhar a eficiência desejada, debaixo de organismos que vão, ao longo dos anos, mudando de designação, até que a 12 de Julho de 1986, é criado no Ministério da Indústria e Comércio, o Instituto da Qualidade, no qual, a Direcção dos Serviços de Metrologia tem actualmente a tutela do controlo dos pesos e medidas no nosso país.

A. Estácio dos Reis
CMG REF



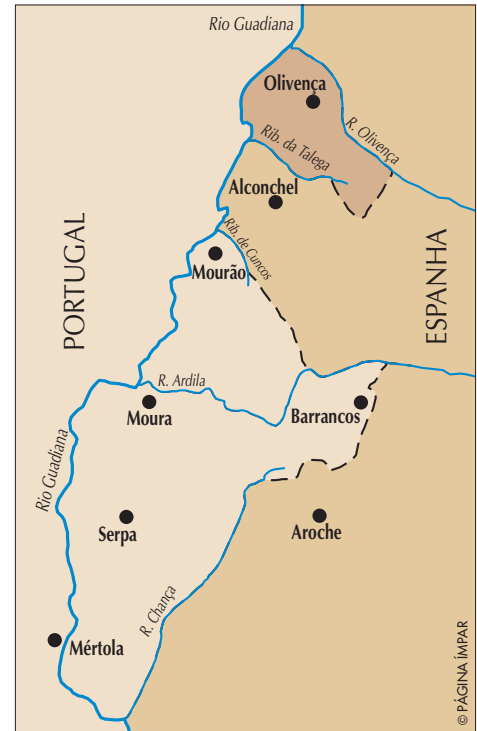
Pesos e Medidas antes do sistema métrico, “Mão-travessa” existente no Museu de Metrologia do IPQ.

1) É curioso notar que o Calendário Republicano se inicia pelo ano I, como aliás aconteceu com o calendário cristão. Assim, neste, os séculos terminam nos anos múltiplos de 100 e, portanto, o fim do actual século será no dia 31 de Dezembro de 2000.

Visita ao Alentejo, para lá do Guadiana

O rio Guadiana nasce nos montes de Toledo, em plena Meseta Ibérica, e corre para oeste até encontrar o Caia, na fronteira portuguesa, entre Badajoz e Elvas. A partir daí, procura o caminho do sul e durante séculos serviu de fronteira entre províncias e dioceses, separando as regiões da Bética e da Lusitânia (hoje a Estremadura e Andaluzia espanholas do Alentejo e Algarve), desde o tempo do império romano. Entretanto, no século XII, dentro da dinâmica da reconquista e das relações entre reinos ibéricos, a norte do rio Tejo o espaço do Condado Portucalense acabaria por se separar do reino de Leão e Castela ganhando direitos de conquista e expansão para o sul na continuidade da guerra com os mouros. Contudo, quando as correrias dos cavaleiros portugueses ultrapassaram a linha do Tejo, Castela reivindicou para si os direitos de conquista dessas terras, alegando que só o seu rei era o herdeiro do reino visigodo, usurpado pelos mouros no século VIII. A questão não se apresentava simples (dado que a Santa Sé só aprovava as guerras com os mouros na perspectiva de que se destinavam a recuperar as possessões perdidas), mas os portugueses, sempre que foi possível, man-

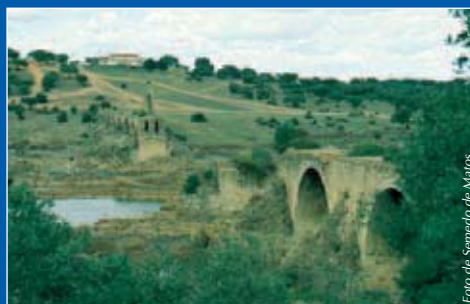
tiveram as suas algaras e levaram a cabo uma política militar que visava a extensão do seu espaço até ao Algarve. O facto consumado era uma vantagem dos portugueses, mas a definição da fronteira leste do reino não seria uma contenda fácil, porque o rei de Castela tentaria sempre fazer valer os seus direitos. No reinado de Afonso III de Portugal (1248-1279), estando já conquistado o Algarve, foi feito um acordo com Afonso X de Castela que previa a tomada de posse das terras a sul pelo herdeiro do trono português (D. Dinis) quando fosse aclamado rei, mas a fronteira oriental seguiria a linha do Guadiana desde a foz do Caia até ao Atlântico. Contudo, quando em 1297, foi assinado o tratado de Alcañices e foram definitivamente estabelecidas as divisórias entre os dois reinos, um vasto território a leste do Guadiana (correspondente aos actuais concelhos de Olivença, Mourão, Moura, Barrancos, Serpa e uma parte de Mértola) ficou integrado no reino de Portugal. Hoje, como se sabe, Olivença está sob domínio espanhol, mas as restantes terras mantêm-se sobre jurisdição portuguesa, embora tenham sido um espaço de contenda e de devastação sempre que houve conflitos entre os dois países vizinhos.



Nos passados dias 20 e 21 de Fevereiro, a Escola Naval foi visitar esses concelhos de além-Guadiana. Saídos pela manhã cedo, entrámos no concelho de Mourão atravessando a ponte que o separa de Reguengos de Monsaraz, pela estrada que conduz a S. Leonardo e a Villanueva del Fresno. E, apesar da espessa névoa que não nos deixava estender a vista pelos amplos espaços que acompanham o rio para sul, é fácil entrever como a monotonia da planície é cortada por aqueles destacados outeiros, onde foram construídas fortificações e onde acabaram por se desenvolver os povoados que chegaram ao século XX. Para as bandas do norte fica o soberbo morro de Monsaraz, a espreitar os terrenos de Alconchel, e ali mesmo em frente, à medida que o autocarro vai avançando, vai ganhando forma a vila de Mourão com um portentoso castelo medieval, construído no reinado de D. Diniz, logo após a assinatura do tratado de Alcañices. A muralha é extensa e alberga os restos de instalações que serviram à guarnição militar com todas as serventias que isso exigia (alojamentos, paióis, cavalariças,...), e sua volta ainda é possível encontrar vestígios dos baluartes externos que serviram durante o século XVII e XVIII, tendo sido destruídos quando da guerra da sucessão de Espanha. Mas, à medida que o sol vai subindo, vai sendo possível observar os campos que acompanham o vale do Guadiana, e

OLIVENÇA

Olivença, como a maioria das praças daquela região, foi conquistada aos mouros por Geraldo Sem Pavor, teve de ser devolvida depois do desastre de Badajoz e reconquistada no reinado de D. Sancho II, com a colaboração dos cavaleiros da ordem de Santiago. Depois, com o tratado de Alcañices, ficou integrada no território de Portugal, constituindo uma espécie de espinha cravada em castela, entre Badajoz e Alconchel. À semelhança de todas as terras vizinhas, quando os exércitos portugueses e espanhol se cruzaram, foi devassada e ocupada, mas os acordos de paz sempre repuseram a integridade territorial e Olivença ficou sendo portuguesa até ao século XIX. Nessa altura (1801), quando o poder de Napoleão já ameaçava a Europa, os seus aliados espanhóis invadiram Portugal, no sentido de forçar a quebra da nossa aliança com a Inglaterra. A guerra durou muito pouco tempo, mas custou-nos a vila de Olivença (a ponte construída no reinado de D. Manuel, e que ligava a aldeia da Ajuda a Olivença, foi partida nesta altura). No entanto, o conflito apenas começava, e em 1811 a vila seria reconquistada pelas tropas anglo-lusas comandadas por Beresford. O facto acabaria por ser inútil, porque Beresford a voltaria a entregar aos espanhóis. Depois, em 1814, num tratado assinado em Paris (onde Portugal não teve representação), e no acordo final do Congresso de Viena, em 1815, estava prevista a devolução de Olivença, mas a Espanha furtou-se a fazê-lo. Aliás, esse acordo só seria assinado pelos espanhóis em 1817, contudo, por causa de um conflito que decorria na fronteira sul do Brasil, Olivença voltou a não ser devolvida, mantendo-se como um problema diplomático pendente entre os dois países.



Ponte da Ajuda, (Séc. XVI).

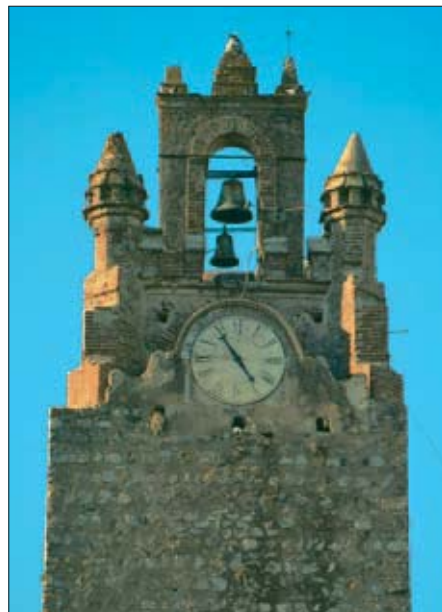
Hoje, passaram várias gerações de oliventinos que se desligaram de Portugal e a sua identidade já não permite uma resolução linear da questão. Permanece em Olivença uma população cujo passado histórico e cujas raízes mais profundas são portuguesas, mas cuja referência cultural presente é, naturalmente, espanhola.

não pode deixar de nos vir à ideia o facto de que uma parte daquele espaço dentro de poucos anos será ocupado pela albufeira da barragem de Alqueva. A pequena Aldeia da Luz — um pouco a sul de Mourão — ficará submersa dentro de dois ou três anos, e a ocasião parece própria para lançar um último olhar aquelas casas brancas que o dilúvio vai engolir para proveito e por engenho dos homens. É para lá que nos dirigimos, aproveitando a proximidade do rio para um almoço piquenique, gozando os ares puros, o cheiro da terra e das árvores, o som fresco das águas correntes, a presença de uns velhos moinhos do Guadiana em ruínas e de uma paisagem que conforta a alma.

No caminho de Moura, da parte da tarde, foi ocasião de recordar a lenda de Salúquia, a bela moura que se atirou da torre da alcáçova quando os cristãos conquistaram a praça (1232). É apenas uma história que se conta e que vem sendo transmitida de geração em geração desde há umas centenas de anos, mas serviu para justificar a toponímia do local e tem a sua expressão no brasão de armas da cidade, onde aparece o corpo de uma mulher caída à porta de uma imensa torre, como se tivesse caído lá de cima. Existem várias versões desta mesma história, mas a mais persistente aponta para que os cristãos que conquistaram Moura tenham abatido em emboscada vários cavaleiros muçulmanos de Aroche, de entre os quais o noivo da bela Salúquia, alcaidessa do castelo. Depois, disfarçaram-se com os seus trajes e ludibriaram a guarda, que os deixou entrar na praça quase sem resistência. Salúquia não resistiu ao desgosto e não suportou a ideia de uma rendição, preferindo atirar-se da torre mais alta do castelo, com grande surpresa dos conquistadores portugueses, impressionados com a tamanha determinação e com a sua invulgar beleza.

Moura é hoje uma cidade pejada de monumentos e de testemunhos de um passado histórico riquíssimo. O castelo (actualmente fechado para escavações arqueológicas) foi erigido por ordem de D. Diniz sobre uma cerca do período árabe (de que resta uma torre) que, por sua vez, deve ter sido construída sobre um castro visigótico e, talvez, sobre os restos de uma fortificação ou núcleo popu-

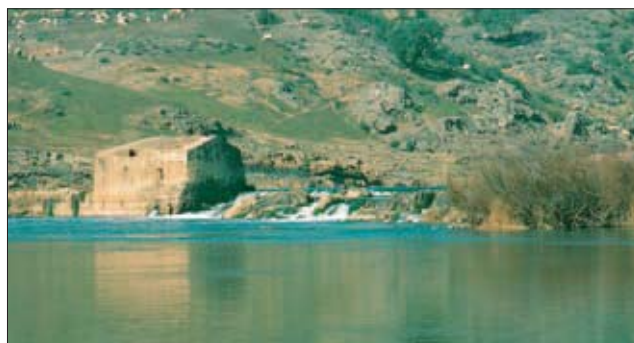
lacional romano. Os vestígios dessa época longínqua estão patentes em diversos caminhos e calçadas, na presença de construções (pelo menos uma ponte) e achados arqueológicos de toda a ordem, que se encontram classificados e expostos no Museu Municipal. A mouraria de Moura (o local onde viviam os mouros durante o período cristão) teve tanta importância que justificou um foral próprio, e ainda é possível localizar os seus contornos no traçado da cidade actual. Foi, seguramente, a mais importante de toda a região. São ainda de destacar, a igreja de S. João Baptista com o seu portal manuelino (foi construída no tempo de Afonso V e reformada por D. Manuel), e o Convento do Carmo, o primeiro mosteiro carmelita da Península Ibérica, de onde vieram os frades



Torre do relógio, (Serpa).

para o seu homónimo lisboeta, quando D. Nuno Álvares Pereira o mandou construir no morro em frente ao castelo de S. Jorge e nele se fez Frei Nuno de Santa Maria.

O tempo era escasso para visitar todo o leste de Guadiana, de forma que a nossa opção ficou-se pela vila de Serpa. A primeira visita foi ao castelo, cuja origem é semelhante ao de Moura e Mourão, com os quais desempenhava funções complementares na defesa da raia alentejana. Foi conquistado aos mouros nos tempos de D. Sancho II, supondo-se que a torre do relógio tenha origem na antiga muralha árabe. Aliás a Igreja de Santa Maria que lhe está pegada pode ter sido uma



Moinhos do Guadiana.

antiga mesquita. Por ali passaram as mesmas guerras e os mesmos conflitos com pontos críticos na campanha da restauração (1640-1666), na guerra de sucessão de Espanha (1704) e, mais tarde na chamada guerra das laranjas (1801) a que se seguiram as invasões francesas.

A muralha oferece ao viajante uma panorâmica de toda a vila com o seu amontoado de telhados vermelhos a contrastar com o branco luzente das casas caídas. Por aqui e por ali sobressaem os edifícios mais ricos, com quintais exuberantes, e não poderia deixar de se reparar no magnífico palácio dos Marqueses de Ficalho onde se liga o imponente aqueduto. O museu etnográfico, a funcionar no antigo mercado municipal, é local obrigatório da visita e nele se podem apreciar as artes quase desaparecidas que fabricavam todos os instrumentos e utensílios da vida comum das gentes alentejanas de outra época. A forma de trabalhar a madeira, a chapa, o ferro, a cortiça, a fabricação do queijo de Serpa, a oficina de abegoaria, tudo está lá para memória dos presentes e como testemunho do engenho com que se trabalhava ainda há poucos anos atrás.

Todavia, uma das pérolas de Serpa é, sem dúvida nenhuma o museu dos relógios: 1400 exemplares de máquinas do tempo que vêm desde o século XVI até à idade do espaço. Relógios de bolso, de pulso, de mesa, relógios para todos os gostos e de todos os estilos. Exemplares diversos da velha fábrica "Reguladora" (hoje desaparecida), os magníficos Patek Phillipe, cinco exemplares Napoleão deixados em Portugal com a retirada dos franceses, os relógios que foram ao espaço, de tudo lá se pode encontrar.

E muito mais haveria para ver no Alentejo a oriente do Guadiana, mas a dimensão de um fim de semana é muito pequena para permitir dar todas as voltas.

O Domingo acabava-se e era preciso regressar ao Alentejo. Ficou um gosto a pouco, mas ficou também a noção da riqueza patrimonial, histórica e etnográfica, que é possível encontrar nessa parte quase esquecida do Alentejo.

J. Semedo de Matos
CTEN FZ



Mourão.

A Escola Naval está disponível em:
www.escolanaval.pt

A NATO e a Marinha Portuguesa

Uma participação empenhada

A GÉNESE DO TRATADO DE WASHINGTON

No final da II Guerra Mundial a Europa Ocidental iniciou um acelerado processo de recuperação económica, que implicou drásticas reduções dos aparelhos militares. No entanto, paradoxalmente a URSS adoptou uma estratégia expansionista, consubstanciada por poderosas forças armadas e pela ideologia do Partido Comunista. Entre 1947 e 1949 o mundo assistiu, estupefacto e aterrorizado, à imposição de formas totalitárias de governo, à repressão das oposições políticas e à eliminação dos direitos, liberdades e garantias dos cidadãos de diversos países da Europa Central e de Leste. Concretamente, o golpe de Junho de 1948 na Checoslováquia e o bloqueio ilegal a Berlim, em Abril desse ano, motivaram grande preocupação no Ocidente.

Como primeira resposta à estratégia expansionista soviética surgiu, em Março de 1948, o Tratado de Bruxelas, que evidenciou a determinação da Bélgica, França, Luxemburgo, Holanda e Reino Unido ao desenvolverem um sistema comum de defesa e ao reforçarem os laços de solidariedade recíproca, por forma a resistirem às ameaças que, nos campos ideológico, político e militar, se colocavam à sua segurança. Quase de imediato os signatários do Tratado de Bruxelas iniciaram negociações com os EUA e Canadá, tendo em vista a constituição de uma aliança entre a Europa Ocidental e a América do Norte. Para participarem no processo negocial, que



Inauguração do Quartel General do IBERLANT na presença do ALM. USN Thomas Moorer, Comandante em Chefe do SACLANT e do Ministro da Defesa de Portugal, General Gomes de Araújo.

terminou a 4 de Abril de 1949 com a assinatura do Tratado de Washington, foram convidadas outras potências europeias: Dinamarca, Islândia, Itália, Noruega e Portugal. Aos 12 membros fundadores juntaram-se a Grécia e a Turquia no ano de 1952. A República Federal da Alemanha aderiu em 1955 e a Espanha em 1982.

O objectivo essencial do Tratado de Washington foi estabelecido em torno da preservação da liberdade e da segurança dos seus membros, utilizando meios políticos e militares, nos termos previstos no Artº. 51 da Carta das Nações Unidas. A fim de garantir este objectivo foi constituída a Aliança do Atlântico Norte –

NATO – fórum de consulta e de cooperação nas áreas política, militar, económica e científica. De início as principais actividades da Aliança foram direccionadas para: a formulação de planos comuns de defesa; o estabelecimento das infraestruturas necessárias às operações das forças militares; a organização de programas de treino e de exercícios conjuntos e combinados. A realização das actividades aliadas implicou a edificação de uma complexa estrutura civil e militar, que engloba pessoal administrativo, financeiro e de planeamento, bem como organismos coordenadores de áreas específicas, como são as comunicações e o apoio logístico.

O PRINCÍPIO OPERATIVO DA NATO

O Tratado de Washington é firmado livremente por Estados independentes e soberanos, após debate público e aprovação parlamentar. Este tratado vincula os Estados membros à partilha dos riscos, das responsabilidades e dos benefícios da segurança colectiva; para além disso, também estabelece a exigência de os seus subscritores não se envolverem em compromissos internacionais que colidam com os termos acordados.

O princípio operativo da Aliança assenta na indivisibilidade da segurança dos signatários do Tratado de Washington.

Com efeito, sem privar os seus membros dos direitos e deveres de assumirem individualmente responsabilidades soberanas no campo da defesa, a NATO é o



Primeiras instalações do COMIBERLANT em Mem Martins.



O N.R.P. "Vouga", um dos primeiros navios portugueses em manobras NATO.

instrumento que, mediante decisões obtidas por consenso, permite a preservação da segurança colectiva através do esforço comum, materializável pela capacidade de realização das seguintes tarefas fundamentais:

- Propiciar o desenvolvimento de instituições democráticas e de compromissos para a resolução pacífica de disputas;
- Impedir a realização de acções de intimidação e de tentativas de imposição hegemónica, através da ameaça ou do uso da força;
- Facilitar a consulta e a coordenação dos esforços colectivos de defesa para a resolução de questões que afectem os interesses vitais dos Estados membros;
- Proporcionar dissuasão e defesa contra qualquer forma de agressão dirigida ao território dos Estados membros;
- Preservar o equilíbrio estratégico na Europa.

A estruturação do princípio operativo da Aliança com base nestas tarefas, beneficiando dos contributos sinérgicos resultantes da integração do potencial estratégico dos Estados membros, tem sido decisiva na manutenção das condições que favorecem a segurança colectiva.

A MARINHA NA NATO

A adesão e a participação empenhada numa organização político-militar com as características genéricas antes enunciadas, produziu profundas mudanças no país e nas forças armadas portuguesas. Contudo, nem todas as opiniões reconhecem este facto com o mesmo entusiasmo. Por isso, de seguida enunciaremos os principais contornos do relacionamento entre a NATO e a Marinha em cada uma das cinco décadas passadas, deixando ao leitor a tarefa de julgar em que medida os contributos nos campos doutrinário, organizacional, da formação, do treino, dos meios materiais e dos procedimentos operacionais foram determinantes na edificação, na estruturação, no emprego e no prestígio interno e externo da Marinha Portuguesa.

A NATO surgiu como uma organização intergovernamental de países que possuíam sistemas políticos semelhantes e matrizes ideológicas convergentes.

Em 1949 o regime vigente em Portugal não satisfazia plenamente estes requisitos, próprios das democracias parlamentares ocidentais. No entanto, a valia geoestratégica do território nacional levou os aliados mais importantes a relegar para segundo plano tais requisitos. Naquela época, os EUA e a Inglaterra tinham bem vivo o contributo dos Açores para o controlo do Atlântico Norte, para o apoio à mobilidade das suas forças militares e para a segurança das comunicações intercontinentais durante a II Guerra Mundial.

Por isso, o convite foi formulado a Portugal e, de imediato, os aliados apoia-

e ao reforço da Europa. Complementarmente, a NATO começou a investir na reorganização, no reequipamento e no rearmamento das pequenas marinhas aliadas, por forma a que pudessem vir a responder aos desafios da defesa colectiva. Foi neste contexto, que a partir de 1954 surgiram as primeiras ajudas significativas em meios navais (2), a maioria proveniente dos EUA, em resultado da cedência de direitos de utilização da Base das Lages.

A operação desses navios exigiu a adopção de técnicas às quais estava implícita uma vincada diferenciação e especialização dos recursos humanos e do respectivo sistema de formação, bem como um ensino descentralizado e o consequente aparecimento de mecanismos compensatórios de controlo e coordenação.

Desenvolveu-se por isso um novo sistema de partilha de responsabilidades funcionais, que renovou a velha ordem militar-naval portuguesa, abrindo mentalidades alterando atitudes operacionais, logísticas e sociais.

A criação da Força Naval da Metrópole, do respectivo Agrupamento de Instrução e a realização de exercícios navais em águas portuguesas, materializaram o início da preparação da Marinha para participar nos grandes exercícios NATO



O N.R.P. "Almirante Pereira da Silva", o primeiro navio português a integrar a STANAVFORLANT – 1969.

ram o fomento de programas de reequipamento das forças e de modernização das infraestruturas militares nacionais, em virtude de serem enormes as vulnerabilidades ao nível dos meios operacionais e das bases, o que no caso particular da Marinha dificultava imenso o cumprimento das suas missões.

ANOS 50

Na década de 50 começou a delinear-se a principal função (1) de Portugal na NATO, através da consagração de um apoio bastante significativo ao desenvolvimento das infraestruturas nacionais, como sejam as bases navais e aéreas. Com efeito, durante a guerra fria o país seria considerado um dos mais importantes pontos de apoio à mobilidade estratégica

da década de 50. Esses exercícios integraram regularmente meios dos EUA, Reino Unido, Holanda e França, nomeadamente nas séries "Grand Slam", "Convex", "Castanets", "Black Jack", "Mainbrace" e "Down Breeze". No que se refere aos draga-minas, salientam-se as séries "Hard Track" e "Bandeau X", com a presença de navios belgas, holandeses e ingleses.

No início da década de 50 os militares da Marinha iniciaram as suas participações em reuniões e integraram as estruturas da NATO. Neste âmbito, salienta-se em 1952 o estabelecimento do Comando Supremo Aliado do Atlântico Norte (SACLANT), com Quartel General em Norfolk. O primeiro oficial português a integrar esta estrutura foi o então comandante Sequeira Araújo.

Convirá ter presente o facto de nessa ocasião não ter sido activado o Comando da Área Ibero-Atlântica (COMIBERLANT), devido a problemas políticos que só viriam a ser resolvidos após a retirada da França da estrutura militar integrada, o que ocorreu no ano de 1965. Na sequência dos contactos aos mais diferentes níveis de responsabilidade, decorrentes da participação na NATO, verificaram-se profundas alterações organizacionais nas forças armadas portuguesas: foram criados os cargos de Ministro da Defesa Nacional, de Secretário Geral da Defesa Nacional e de Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, sinais do renovado papel que o poder político começava a atribuir ao instrumento militar no contexto da acção estratégica do Estado, a exemplo do que acontecia nos restantes países aliados (3); em 1952 a aviação naval foi integrada na estrutura da Força Aérea, mais um sinal das várias readaptações exigidas para fazer face aos novos desafios estratégicos da cena internacional, numa época em que as grandes operações aéro-navais começaram a ser objecto das preocupações dos planeadores militares; em 1953 foi constituído o Comando de Defesa Marítima dos Açores, precursor dos comandos territoriais estabelecidos anos mais tarde em África; o Estado-Maior da Armada passou a estar organizado por divisões, conforme modelo praticado pelos aliados; em 1957 foram criados os comandos navais, os comandos de defesa marítima territoriais e os comandos de defesa marítima dos portos, com o objectivo de melhorar a coerência e a eficiência da organização de protecção da navegação mercante, requisito essencial da estratégia da NATO no pós II Guerra Mundial. Ao nível do ensino as reformas foram iniciadas na Escola Naval, no âmbito das áreas da formação e do treino. Para a operacionalização destas reformas deve ter sido relevante a visita realizada em 1954, pelos mais altos responsáveis da nossa Marinha, a bases navais, escolas, centros de instrução e unidades navais dos EUA.

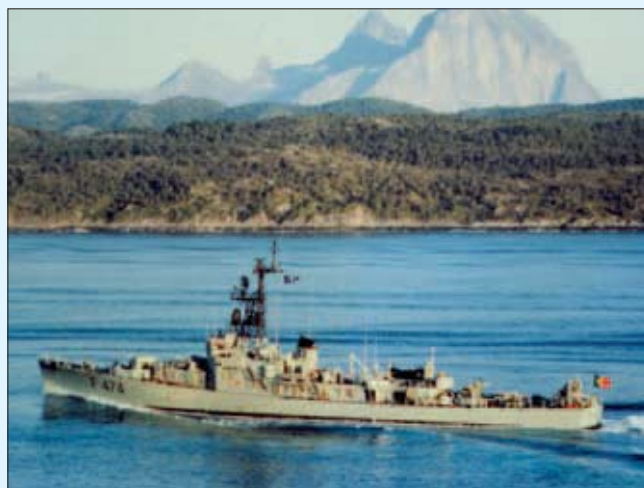
Na década de 50 importa igualmente destacar: a constituição do centro de

treino de armas submarinas, concebido em termos semelhantes aos seus congéneres inglês e americano; o desenho dos cursos de instrução técnica básica e complementar, destinados a ampliar e a sistematizar a formação de praças e sargentos, por forma a responderem cabalmente aos requisitos técnicos impostos pelos novos navios e pela participação nas actividades operacionais da Aliança; a reforma do ensino do Instituto Superior Naval de Guerra, através da adopção dos padrões em vigor no Royal Naval War College e do Naval War College; o enorme esforço desenvolvido para a frequência de cursos técnicos nos EUA e Reino Unido (4); e a criação da Escola de Limitação de Avarias, seguindo padrões aliados.

ANOS 60

A década de 60 caracterizou-se pela capacidade da Marinha responder, em simultâneo, aos compromissos assumidos com a NATO e às solicitações decorrentes do conflito colonial, que mobilizou todo o poder naval para actuar em terra (5), nos rios e no mar.

Demonstrando possuir uma clara visão estratégica acerca dos requisitos decorrentes do duplo empenhamento das forças navais – NATO e África –, o Almirante Quintanilha de Mendonça Dias lançou um plano de aquisição e de construção de navios. Para empenhamento na NATO obtiveram-se as três fragatas da classe "Pereira da Silva", construídas ao abrigo do Plano de Assistência Mútua da Aliança, e adquiriram-se em França 4 submarinos da classe "Albacora". Para África os primeiros navios foram comprados em França – as 4 fragatas da classe "Comandante João Belo"; em Portugal foram construídos os 10 patrulhas da classe "Cacine" e as lanchas de fiscalização da classe "D. Aleixo". Na sequência daquele plano e



O N.R.P. "Almirante Magalhães Corrêa" num "fiord" na Noruega, integrada na STANAVFORLANT.

com o impulso do Almirante Manuel Pereira Crespo foram construídas no estrangeiro, de acordo com projecto português, 6 corvetas da classe "João Coutinho" e, mais tarde, 4 corvetas da classe "Baptista de Andrade". Em 1961, tinha sido construído em Portugal o navio reabastecedor "S. Gabriel", destinado a substituir o velho "S. Brás". A fim de garantir um adequado comando e controlo dos comandos, forças e unidades navais empenhados na NATO e nos vários teatros ultramarinos, foi desencadeada uma profunda revolução nas comunicações, através da constituição de circuitos de serviço fixo e de novos circuitos de cifra em linha (on-line), para além da criação do Centro de Comunicações da Armada, órgão destinado a coordenar as ligações entre o continente e as colónias.

Cingindo-nos à participação da Marinha na NATO ainda é possível identificar na década de 60 os seguintes factos relevantes:

- Em 1963 foram construídos os depósitos de munições e de combustíveis de Lisboa e de Ponta Delgada;
- Em 1967 foi finalmente viabilizada a constituição do COMIBERLANT, na sequência da saída da França da estrutura militar da NATO. A Portugal coube o cargo de 2º Comandante, em acumulação com o cargo de chefe do estado-maior, ambos atribuídos inicialmente ao contra-almirante Sequeira Araújo. Ainda em 1967 foi iniciada a participação da Marinha nas campanhas oceanográficas MILOC (Military Oceanography), realizadas até 1969 com o objectivo de permitir a caracterização dos parâmetros físicos e químicos das regiões onde incidiam as preocupações operacionais das marinhas aliadas.
- Em 1968 o comandante Estácio dos Reis assumiu o cargo de oficial adjunto do chefe da representação militar nacional (MILREP) no Quartel General da NATO, em Bruxelas. Ainda nesse ano foi formalmente activada a Força Naval Permanente do Atlântico (STANAVFORLANT) (6), símbolo da capacidade de resposta rápida e da determinação da NATO.
- A participação de Portugal foi imediata e em 1969 o NRP "Almirante Pereira da Silva", comandado pelo então capitão de fragata Es-



Um submarino classe "Albacora" em exercícios NATO.



O N.R.P. "Comandante Hermenegildo Capelo" na STANAVFORLANT – 1984.

teves Binca, iniciou uma contribuição regular da Marinha no contexto da satisfação dos compromissos nacionais com a Aliança Atlântica. Nesse ano foi activado um laboratório e um polígono para a investigação da propagação acústica no Atlântico, cuja principal utilização foi o controlo dos movimentos da frota submarina soviética, que constituía uma importante ameaça à segurança da navegação aliada e ao território dos EUA (7). A nível organizacional em 1963 há a destacar a promulgação de uma nova edição da Ordenança do Serviço Naval, inspirada nas "Queen Regulations", colectânea de regulamentos para organização das funções e das actividades de bordo. Em 1967 foi estabelecida a organização dos comandos territoriais do continente e ultramar, claramente inspirada na organização NATO, devidamente adaptada às necessidades da Marinha nas colónias. Em 1968 a Superintendência dos Serviços da Armada desdobrou-se nas Superintendências dos Serviços do Pessoal e do Material e foi criada a Superintendência dos Serviços Financeiros, por forma a permitir uma melhor resposta às novas necessidades dos comandos, forças e unidades navais. Na área da formação salienta-se em 1961 a aprovação de uma nova estrutura de ensino na Marinha, que passou a ter escolas e centros de instrução com estatuto diferenciado. Para além disso, foram iniciados os cursos de engenharia de material, e reformulados os cursos de construção naval, hidrografia e oceanografia. Estes cursos passam a ser ministrados, preferencialmente, em estabelecimentos de ensino, civis e militares, ingleses e americanos, o que permite apreender as novas técnicas necessárias às actividades navais portuguesas.

ANOS 70

Os anos 70 foram caracterizados pelo desafio tecnológico resultante da utilização de novos meios navais recebidos no final da década anterior, complementado por uma superior visibilidade da Marinha na NATO. Em 1971 o COMIBERLANT foi transferido de Mem Martins para o reduto

"Gomes Freire", em Oeiras. Um ano depois, o então comandante Cardoso Tavares assumiu a chefia do estado-maior da STANAVFORLANT, marcando o início de uma nova época, em que os militares portugueses desempenharam um papel cada vez mais relevante no seio daquela força naval, num claro reconhecimento das suas capacidades técnico-profissionais.

Em 1974 ocorreu uma mudança de regime em Portugal, o que acarretou profundas transformações políticas internas. É curioso notar que, apesar de o mundo estar em plena guerra fria e de o país ter sido governado, durante cerca de um ano, por políticos que privilegiaram as ligações a Moscovo, paradoxalmente não houve alteração do estatuto de membro da NATO, organização cujo principal objectivo estratégico, nessa época, era a defesa do Ocidente contra a ameaça soviética! Os navios da Armada mantiveram a sua participação regular e digna na STANAVFORLANT, apesar das enormes convulsões no seio das forças armadas, decorrentes da retracção do dispositivo ultramarino e da turbulência social generalizada no país.

Na sequência das transformações políticas internas e, no que se refere à Marinha, foi extinto o cargo de Ministro da Marinha.

Esta importante alteração estatutária, por um lado reflecte a tendência imediata para esbater o protagonismo e a importância que a Marinha e os seus oficiais, merecidamente adquiriram na administração ultramarina, especialmente quando os recursos materiais e humanos eram escassos, as funções mal remuneradas, as condições sanitárias péssimas e o trabalho abundava; por outro lado, marca o início de uma desastrosa inflexão da grande estratégia nacional, caracterizada pelo "voltar costas ao mar", concentrando as ocupações nacionais apenas na Europa. Como a História

Nacional bem demonstra, as duas opções estratégicas – mar (8) e Europa – não são mutuamente exclusivas; com efeito, o nosso passado colectivo só foi relevante nos períodos em que os responsáveis políticos perceberam que Portugal deve funcionar como um elo de uma cadeia aliada de interesses estratégicos de vária natureza, que se projectam em áreas onde o país tem capacidade e vontade para exercer significativa influência política, económica, cultural, militar, ou outra. O actual Governo parece ter reconhecido implicitamente o erro cometido no passado quando, no preâmbulo da Resolução do Conselho de Ministros Nº 83/98, de 26 de Fevereiro, afirma ser necessário criar condições para que o regresso de Portugal ao mar seja, nesta transição do milénio, um verdadeiro projecto nacional.

Em 1979 os navios da Marinha portuguesa iniciaram a sua participação nos exercícios NATO das séries "Mazon Sharp", "Sunny Seas", "Ocean Safari" e "JMC". Ainda no mesmo ano a Marinha assumiu o cargo de conselheiro militar na delegação nacional junto do Quartel General da NATO, em Bruxelas.

ANOS 80

No início dos anos 80 a situação política interna do país era clara e caminhava inequivocamente para a normalização, dentro dos parâmetros ocidentais: tinham sido concluídas com sucesso as drásticas acções de redimensionamento e reorganização das forças armadas, em resultado do fim do conflito colonial; o pensamento estratégico militar nacional identificara a NATO como a grande prioridade para transformar as forças armadas portuguesas num instrumento de acção prestigiado, credível e utilizável por um Estado com renovados objectivos políticos. Neste contexto, foi efectuado um esforço diplomático que terá permitido atribuir:

- Em 1981, lugares no "International Military Staff" e no "International Staff" do Quartel General da NATO;
- Em 1982, o estatuto de Comandante-em-chefe ao comandante da Área Ibero-Atlân-



O N.R.P. "Álvares Cabral" na STANAVFORLANT – 1992.

tica, que passa a adoptar a designação de CINCIBERLANT e tem à sua frente, pela primeira vez, um vice-almirante português (Elias da Costa).

No que se relaciona com a actividade operacional importa salientar que na década de 80 se verificou uma alteração substancial nos exercícios militares da NATO. A guerra fria encontrava-se no auge e as principais preocupações militares aliadas estavam focalizadas nas possibilidades de invasão da Europa pelas forças soviéticas. Para dissuadir tal manobra estratégica foram concebidos diversos exercícios, que passaram a envolver grandes quantidades de meios navais e aéreos. As principais séries, que tomaram as designações de "Display Determination", "Linked Seas" e "Resolute Response", constituíram-se como um importante meio para adaptar a Marinha à evolução dos padrões doutrinais e táticos da Aliança. Em 1983 as fragatas da classe "Comandante João Belo" iniciaram as suas integrações regulares na STANAVFORLANT, em substituição das fragatas da classe "Almirante Pereira da Silva".

A partir desse ano foi nítida a resistência, por parte dos restantes aliados, relativamente à presença naval portuguesa nas actividades operacionais da NATO, em resultado da insuficiência e da desactualização dos meios nacionais. A Marinha iniciou então um complicado, demorado e esforçado processo de aquisição de três fragatas, que permitissem contribuir para a assumpção das responsabilidades soberanas no campo da defesa, e para a participação digna nos esforços colectivos de defesa.

Foi na década de 80 que se iniciou, em Inglaterra, a formação em tecnologias de educação, tendo em vista estruturar a abordagem sistémica à formação e ao treino na Marinha. Em resultado desta acção o Almirante CEMA aprovou em 1983 o novo Sistema de Formação e Treino da Marinha e, em 1985 autorizou a criação da Escola de Tecnologias da Educação e Treino.

ANOS 90

A década de 90 ficará inegavelmente marcada na história do empenhamento da Marinha na NATO, pelo aumento ao efectivo de modernos meios navais, que permitiram a equiparação aos demais aliados e contribuíram para um prestígio nacional sem precedentes, no seio das forças navais da NATO.

Fruto dos desafios impostos pelo fim do conflito bipolar, na década de 90 alterou-se substancialmente a estratégia da NATO, o que implicou um acrescido empenhamento das marinhas aliadas em operações de paz e

na cooperação com os países do Leste europeu. Por isso, logo em 1991, a fragata "Comandante João Belo", o submarino "Delfim" e o reabastecedor "Bérrio" iniciaram a participação nacional nas forças aliadas que operaram no Mediterrâneo, no quadro de contenção dos efeitos do conflito na ex-Jugoslávia. A partir de 1992 as fragatas da classe "Vasco da Gama" deram um novo incentivo à contribuição portuguesa para as missões da Aliança Atlântica, nomeadamente no que diz respeito à integração na STANAVFORLANT. Por isso, em 1995 o contra-almirante Reis Rodrigues assumiu o comando desta força militar, coincidindo com a operação "Sharp Guard", realizada no Adriático.

O aumento ao efectivo daqueles navios e dos respectivos helicópteros orgânicos implicou a reforma dos serviços de bordo, tendo

um Quartel General móvel, no mar, a bordo do USS "Mount Whitney". A crise na região sul da Aliança foi conduzida na área do IBERLANT e no Mediterrâneo, com grande intervenção do CINCIBERLANT.

OS DESAFIOS DA ACTUALIDADE

A queda do muro de Berlim em Novembro de 1989, a reunificação da Alemanha em Outubro de 1990, e a implosão da URSS em Dezembro de 1991, foram acontecimentos que transformaram radicalmente a conjuntura político-militar na Europa. No entanto, os factos provam que a liberdade e a segurança dos aliados permaneceram ameaçadas. Para fazer face às perturbações da ordem internacional e, na sequência das decisões tomadas nas cimeiras de Londres (Julho 1990), Roma (Novembro 1991), Bruxelas (Janeiro 1994) e Madrid (Julho 1997), a NATO, com uma liderança muito forte e determinada (9) dos EUA, adoptou uma estratégia que visa reforçar o seu papel político e as respectivas contribuições para a segurança na Europa, em cooperação com outras organizações. Os aspectos fundamentais dessa estratégia são o diálogo, a cooperação e a manutenção da tradicional capacidade de defesa colectiva. A operacionalização da nova estratégia da NATO tem sido alcançada através das seguintes acções principais:

- Definição do papel da

Aliança Atlântica no apoio ao desenvolvimento e afirmação da Identidade Europeia de Segurança e Defesa (IESD);

- Reafirmação da abertura a novos membros;
- Estabelecimento do "Euro-Atlantic Partnership Council (EAPC) (10);
- Lançamento da iniciativa da "Parceria para a paz";
- Redução da dependência estratégica das armas nucleares;
- Adopção de medidas para o combate à proliferação;
- Adaptação de novos procedimentos de planeamento;
- Alteração das forças militares integradas (11);
- Operacionalização e implementação do conceito de "Forças-tarefa conjuntas e combinadas";
- Intervenção fora da área da Aliança ("Out-of-Area");
- Adaptação da estrutura militar integrada à nova configuração geoestratégica da Europa;
- Definição e operacionalização de novos arranjos organizacionais e de adequados procedimentos para a gestão de crises e para a realização de operações de paz.

Entre as acções antes listadas o maior desafio que se coloca ao futuro da NATO pa-



Central de Operações do N.R.P. "Corte Real" na STANAVFORLANT - 1995.

sido adoptados os padrões aliados de formação técnica. Foi ainda com o apoio da NATO que a Marinha activou as infraestruturas de manutenção destes helicópteros, sitas no Montijo. É igualmente de realçar a participação das fragatas da classe "Vasco da Gama" no programa de avaliação operacional (Operational Sea Training), realizado anualmente no Reino Unido. Este exigente desafio implicou alterações nos métodos e nos graus de resposta dos comandos operacional e administrativo, bem como dos órgãos de apoio logístico e de manutenção da Marinha. Em suma poderá dizer-se que aqueles navios provocaram um salto qualitativo na Marinha, só comparável à revolução de mentalidades ocorrida na década de 50.

Em 1996 materializou-se a pretendida colocalização em Oeiras do Comando Naval, o que, por um lado, viabilizou o acesso aos meios de comando e controlo do CINCIBERLANT e, por outro lado, permitiu aos oficiais, sargentos e praças da Marinha um permanente contacto com métodos, procedimentos, equipamentos e tecnologias aliados.

Em 1998 a Marinha empenhou parte significativa das suas capacidades no exercício "Strong Resolve", o maior de sempre da NATO, que contou com a participação de países "Parceiros para a Paz" (PfP) e dispôs de



O COMSTANAVFORLANT CALM Reis Rodrigues e o seu Estado-Maior a bordo do N.R.P. "Corte Real"
Dez 95 / Abr 96.

rece ser a materialização do alargamento sem perda de efectividade e como medida de reforço da coesão de uma região euro-atlântica, democrática, próspera e segura, capaz de contribuir, quer para a paz e desenvolvimento de regiões vizinhas, quer para uma globalização mais justa, onde se reduzam as diferenças entre os níveis sócio-económicos da humanidade. A relevância do alargamento advém do facto de influenciar decisivamente a manutenção da capacidade de defesa colectiva e da capacidade de realizar as novas missões.

Outro desafio muito relevante no futuro da NATO parece estar associado à materialização das acções que se relacionam com o reforço das estruturas de cooperação no domínio da segurança, essenciais para aprofundar o diálogo, consolidar as relações com os parceiros e evitar o aparecimento de novas linhas de fractura no continente europeu.

Neste contexto, o plano de acção do EAPC para o biénio 1998-2000, desenvolvido com base nos princípios da inclusão (12) e da autodiferenciação (13), terá um papel decisivo nas relações de segurança entre os 44 Estados participantes das actividades deste conselho.

UMA ANTEVISÃO DO FUTURO DA NATO

Os dois desafios antes identificados – alargamento e reforço das estruturas da cooperação – no curto prazo contribuirão para o reforço da coesão de uma região euro-atlântica, democrática, próspera e segura. Contudo, importarão uma visão da segurança mais vasta, razão pela qual no longo prazo aumentarão muito as responsabilidades aliadas em domínios tão distintos como o político, o económico, o social e o militar.

Como a NATO deixou de defender fronteiras e centrou a sua acção estratégica nos interesses de segurança, onde quer que eles se encontrem, a sua esfera de acção alargou-se imenso. Para fazer face aos múltiplos e

imprevisíveis desafios da conjuntura, os EUA necessitam de partilhar esforços com uma Europa forte e unida. Por isso, fomentaram o desenvolvimento do IESD, o que reforçou a tendência para os aliados europeus se aglutinarem em torno da União Europeia, que integrará e promoverá a União da Europa Ocidental como seu "departamento" de defesa.

A experiência de edificação da União Europeia mostra-nos que este processo será lento, terá avanços e recuos, mas é incontornável nos próximos anos. Assim acontecerá porque no contexto de acção estratégica dos Estados é impossível dissociar a segurança dos aspectos relativos ao progresso e ao bem estar.

Numa Europa verdadeiramente unida, prevê-se que a influência da Alemanha seja cada vez maior, o que poderá aproximar o pensamento e o comportamento estratégico europeus, do pensamento e do comportamento clássicos das potências continentais. A NATO transformar-se-á no fórum de concertação entre europeus, a uma só voz de tónica progressivamente continental e, norte-americanos (EUA e Canadá), igualmente a uma só voz de tónica crescentemente marítima.

As interdependências económicas permitirão que a Aliança funcione enquanto houver desafios externos suficientemente fortes para manter unidas a actual superpotência marítima norte-americana e a futura superpotência continental europeia. Contudo, poderá chegar o dia longínquo em que as divergências (14) internas se sobreporão às externas e a Aliança deixará de ter capacidade para consensualizar políticas e para estabelecer estruturas capazes de responder às novas circunstâncias.

A verificar-se este indesejável cenário, o elo transatlântico desvanecerá e a história inovar-se-á: a superpotência marítima terá contribuído para a emergência e afirmação de uma superpotência continental, progressivamente menos cooperante, em função do desenvolvimento de interesses divergentes.

Será este, provavelmente, o grande paradoxo estratégico de meados do século XXI, quando a NATO comemorar o seu 1.º. centenário.

António Manuel Silva Ribeiro
CFR

BIBLIOGRAFIA:

- NATO HANDBOOK, NATO office of information and press, Bruxelas, 1995/1998.
- Texto elaborado pelo CMG Rebelo Duarte e intitulado "A Marinha e a OTAN", para o cap. V da publicação do MDN, intitulada "Portugal e os 50 anos da Aliança Atlântica", actualmente no prelo.

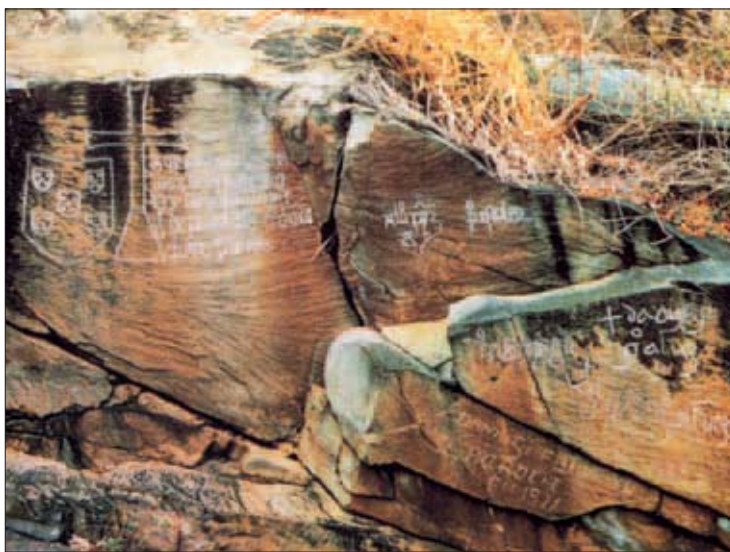
NOTAS:

- 1) De forma sintética poderá considerar-se que as três funções básicas de qualquer país na Aliança são: participar nos processos políticos; ceder infraestruturas; e contribuir par as operações militares.
- 2) Fragatas "Diogo Cão", "Corte Real" e "Pero Escobar"; 8 patrulhas da classe "Maio"; 6 patrulhas da classe "Príncipe"; 4 draga-minas da classe "S. Jorge" e 12 draga-minas costeiros da classe "Ponta Delgada". No fim da década de 50 foram adquiridas à Inglaterra as 4 fragatas da classe "Alvares Cabral".
- 3) As forças armadas eram um poderoso actor político interno. Salazar sabia-o bem. Por isso, não podemos deixar de salientar que esta medida também visou submeter o poder militar ao poder político, por forma a reduzir as habituais apetências por intervenções na política nacional.
- 4) Electrónica, rocega de minas, aviação, controlo naval de navegação, análise de combustíveis, tática AS, comunicações, informações em combate, defesa nuclear, desmagnetização, e turbinas de gás, entre outros.
- 5) Dando continuidade a uma tradição secular ultramarina a Marinha empenhou parte substancial do seu efectivo nos combates em terra, num esforço que infelizmente ainda não sabemos divulgar.
- 6) A STANAVFORLANT surgiu três anos depois de ter sido constituído o "Esquadrão Naval" aliado, que integrou 4 a 6 navios dos EUA, Reino Unido, Holanda e Canadá, e realizou as séries de exercícios denominadas "Matchmaker", com a duração de 5 meses, cujo objectivo foi desenvolver doutrinas e procedimentos comuns.
- 7) Aos interessados por esta temática recomenda-se a leitura do livro "Blind man's bluff-the untold story of american submarine espionage", da autoria de Sherry Sontag e Christopher Drew, editado pela Public Affairs, New York, 1998.
- 8) Convirá notar que a opção estratégica "mar" tem um conteúdo muito amplo e englobante, com objectivos e acções nos domínios político, económico, social e militar, direccionados para uma diversidade de continentes e países com os quais Portugal sempre manteve relações privilegiadas, propiciadoras de inegáveis benefícios nas áreas da segurança, do progresso e do bem-estar social.
- 9) Há quem considere esta liderança obstinada na prossecução dos interesses próprios.
- 10) Anteriormente designado NACC, "North Atlantic Cooperation Council". Este conselho foi constituído e, posteriormente adaptado, para desenvolver as consultas, a cooperação, a transparência e a confiança em assuntos de segurança com os parceiros da Europa Central e de Leste.
- 11) Redução de efectivos, alteração dos estados de prontidão, melhoria da mobilidade e flexibilidade, e adaptação para empregos multinacionais com países não aliados.
- 12) O princípio da inclusão estabelece que as oportunidades para consultas políticas e cooperação estão abertas, em igualdade de circunstâncias, a todos os aliados e parceiros.
- 13) O princípio da autodiferenciação preconiza que os parceiros decidam individualmente o nível e as áreas em que pretendem cooperar com a Aliança.
- 14) Estas divergências poderão surgir pelo facto de os europeus se sentirem instrumentalizados pelos EUA e arrastados para conflitos que não são do seu interesse vital.

O Projecto Joanino

A 6 de Janeiro de 1480, num momento em que as relações entre Portugal e Castela estavam em vias de resolução diplomática através do tratado das Alcáçovas-Toledo, andava pelo golfo da Guiné um navio estrangeiro de nome *Mondanina* onde viajava o francês Eustache de La Fosse. Nesse mesmo dia o navio foi apesado pelos portugueses e o viajante francês deixaria um relato do seu cativeiro, onde revela com pormenor as circunstâncias em que foi capturado por um capitão, de nome Diogo Cão. Estava-se, como dissemos, no princípio do ano de 1480 e o texto do referido tratado já tinha sido assinado pelos representantes portugueses, aguardando-se a ratificação castelhana, que viria a suceder a 6 de Março desse mesmo ano. Entretanto, a política ultramarina, apesar de Afonso V ainda ser vivo, estava entregue ao príncipe D. João, sabendo-se da forma decidida como pretendeu garantir o *Mare Clausum* (exclusivo do uso do mar) nas paragens africanas. Por isso, as caravelas portuguesas passaram a andar armadas com artilharia e houve ordens específicas para aprisionar todos os navios estrangeiros que aparecessem por aquelas partes. Diogo Cão foi, portanto, um dos oficiais do rei encarregados de levar a cabo esta política de monopólio aparecendo o seu nome, pela primeira vez, neste relato de Eustache de La Fosse. Contudo, outras navegações lhe dariam muito mais fama do que estas campanhas no golfo da Guiné. Diogo Cão viria a efectuar viagens decisivas em direcção ao sul, a partir de 1482 e seria ele que encontraria, pela primeira vez, a foz do rio Zaire (norte de Angola) subindo-o cerca de 150 quilómetros até contactar com o rei do Congo, com quem se estabeleceram relações muito estreitas.

Estas viagens de Diogo Cão (que serão tratadas na próxima revista) correspondem a um passo decisivo no avanço das navegações portuguesas e mostram uma intenção que ainda não se tinha revelado nos anos que as antecederam: elas podem integrar-se já num plano muito mais alargado do que a simples exploração da costa africana à procura de novas terras ou novos locais de comércio; elas pronunciam a ideia de tentar contornar a África para chegar à Índia. Há vários factos concretos que o indiciam e um deles é, sem dúvida, a *Oração de Obediência* ao papa Inocêncio VIII feita por Vasco Fernandes de Lucena, em nome do rei de Portugal. No seu texto está bem explícita essa ideia, quando afirma, “a tudo isto acresce a esperança bem fundada de explorar o golfo arábico [Oceano Índico]” e acrescenta, mais à frente “... a dar crédito a experimentados geógrafos, já a navegação portuguesa senão encontra senão a alguns dias de viagem”. A primeira viagem de Diogo Cão terminou em 1484 e o texto é feito em 1485, parecendo-nos claro que haveria uma intenção do rei de Portugal em entusiasmar o papa com as acções navais dos portugueses, dando-lhe a entender que dessa forma chegariam ao oriente onde, inclusivamente, haveria “reinos e povos, que habitam a Ásia, mal conhecidos de nós por notícias muito incertas, praticam escrupulosamente a fé santíssima do Salvador”, como também consta na *Oração*.



Pedra de Ielala (150 Km a montante da foz do Zaire). Nela se encontram gravadas inscrições feitas pelos marinheiros de Diogo Cão.

Muitos historiadores têm visto neste texto de Vasco Fernandes de Lucena a revelação de que o propósito fundamental de D. João II era encontrar esses reinos cristãos do Oriente, concebendo um vasto plano de cerco do poder muçulmano do Norte de África. Por outro lado, o contacto com o rei do Congo, a própria subida do rio, tentando penetrar no coração da África, e outras iniciativas lançadas para o interior do continente, levam a crer que o rei de Portugal procurava qualquer coisa nesse sertão interior. O que poderia ele procurar?... É muito provável que fosse o

tal Preste João, um rei lendário que governava em parte incerta, lá para a África Oriental. Faz sentido que D. João II assim tenha pensado e faz sentido que tenha imaginado a possibilidade de alcançar uma aliança com esse rei, que se supunha poderoso e rico. Contudo, é preciso ter cuidado na interpretação destes documentos e não tirar conclusões absolutas sobre o assunto. Não é linear que o rei português apenas visse no Oriente este projecto missionário anti-muçulmano. Tentemos colocar as coisas no plano em que podem ter sido vistas no final do século XV e procuremos interpretar os acontecimentos. Repare-se que a primeira viagem de Diogo Cão deve ter explorado uma parte significativa da costa africana (ultrapassaram o cabo de Santa Maria), mas também deve ter tomado consciência das enormes dificuldades que se ofereciam à navegação para sul, ao longo daquela costa. Deve atender-se ainda que a necessidade ou a ânsia de informações estimulava a que se enviassem expedições pelo interior da África. Mas todas estas acções podem ter sido tentativas vagas de quem não sabe bem por onde procurar. Não sei se se procurava o Preste João e, se calhar, nem eles o sabiam. Pode acontecer que apenas tenham querido saber coisas diversas sobre aquele continente desconhecido. A própria *Oração*, não pode ser interpretada à letra, uma vez que se trata de um texto diplomático de propaganda política que procurava impressionar e colher os bons ofícios do papa. São múltiplas as questões que se podem levantar para tentar adivinhar os exactos pensamentos de D. João II, mas não será fácil chegar à verdade. Apenas podemos dizer que era um homem com um projecto de chegar à Índia pelo mar e, para isso, deu ordens para procurar a passagem sul da África. Entretanto foi experimentando, foi procurando informações, foi lançando novas empresas no sentido de chegar a uma ideia clara. Se calhar, procurou tudo ao mesmo tempo porque talvez não soubesse bem o que havia de procurar. Pouco se sabia sobre a África, sobre o Oriente, sobre o Oceano Índico, sobre tudo o que transcendia deste mundo ocidental onde vivia.

As viagens de Diogo Cão compreenderam quatro anos de procura e, seguramente, trouxeram algumas pistas, mas levantam-nos também alguns mistérios. Falaremos nisso na próxima revista. 

J. Semedo de Matos
CTEN FZ

A sua actividade em 1998

Uma vez mais se aproxima uma época balnear, momento vivamente aguardado por crianças e adultos, ambos sequiosos por sol, água, relaxe e descontração e, como vem sendo tradição desde há várias décadas, o Instituto de Socorros a Náufragos vive a azáfama própria desta época, desde o olhar com atenção o passado, tirando daí as respectivas ilações, a encarar o futuro com novo alento.

No que concerne ao passado tem-se vindo, felizmente, a assistir a uma diminuição constante dos acidentes fatais registados nas nossas praias; não só às da orla costeira, mas também às praias de rio, lagoas e albufeiras, onde o perigo é bastante evidente, e onde continuam a ocorrer acidentes mortais, na sua maioria por incúria dos utentes.

Das sete ocorrências fatais registadas nas praias do interior na passada época balnear, ressalta a evidência da falta de previdência por parte dos utentes, para além do facto de existir um notório alheamento por parte de alguns adultos no que diz respeito à atenção que devem dispensar para com os seus filhos, muito especialmente em zonas de risco, como são os casos de correntes e fundões existentes nas nossas zonas hídricas.

Alguns dos acidentes fatais seriam evitáveis se existisse uma maior consciencialização por parte de quem usa essas zonas de lazer e que escondem inúmeros perigos. Fica aqui, portanto, o alerta.

Também os casos de congestões fatais seriam evitáveis se as pessoas seguissem



as regras mais elementares de sobrevivência, nomeadamente a que este Instituto divulga e que refere o espaço de 3 horas que se deve fazer após as refeições, antes de tomar banho.

Parece, francamente, uma norma elementar, lógica e de fácil concretização, ao passo que o seu incumprimento reflecte um notório desleixo absolutamente inadmissível e de consequências trágicas.

No que diz respeito às pessoas com

problemas do foro cardíaco, fica a recomendação, uma vez mais, para não estarem demasiado tempo expostas ao sol, nem para entrarem de rompante na água.

Na época balnear de 1998, e no que diz respeito às praias vigiadas, registaram-se 5 ocorrências fatais e destas, 4 foram acidentes cardíacos em pessoas com mais de 60 anos, num universo de 1600 acções de salvamento efectuadas.

Não há salvamentos que valham a quem não quer ser salvo, a quem não quer cumprir as mais elementares regras de sobrevivência.

No entanto, a maior incidência de acidentes fatais localiza-se em praias não concessionadas e, na sua maioria, são causados ora por congestão, ora por ataque cardíaco.

Uma vez mais, estas são as causas principais de acidentes fatais nas nossas praias. Não há maneira de evitar isso, se são os próprios veraneantes que não o tentam evitar, seja qual for a razão.

É evidente que tais factos não servem de pretexto para descurar a vigilância, bem pelo contrário, o reforço na salvaguarda da vida humana nas áreas balneares, quer em meios humanos quer em meios materiais, tem tido da parte do I.S.N. a máxima atenção e tem vindo a aumentar de uma forma consistente; grandes investimentos têm sido feitos de forma a proporcionar uma mais eficaz segurança nessas zonas.



O futuro, tanto o próximo como o distante, leva o I.S.N. a encarar as realidades com outro alento, e os cursos de formação dados aos nadadores-salvadores são agora cada vez mais exigentes e de maior duração, dando-lhes uma qualificação impar para uma mais e melhor eficiência, tanto na prevenção de acidentes como nos salvamentos e assistência primária.

Os meios materiais envolvem não só as embarcações salva-vidas em permanente prevenção, mas também os novos equipamentos utilizados nas praias, e que foram introduzidos com sucesso, sendo hoje obrigatórios em todas as áreas concessionadas, e ainda as novas viaturas todo-o-terreno, que tão denodadamente provaram a sua mais valia e que, graças a um esforço por parte do fabricante, seus concessionários e demais colaboradores, permite ao I.S.N. apresentar para esta época balnear um quantitativo de 35 viaturas a distribuir por 19 Capitánias, em todo o território nacional, viaturas essas que apresentam algumas alterações em relação às anteriores e que irão contribuir para uma maior eficácia no salvamento, privilegiando a sua área de actuação nas praias não concessionadas.

Também a partir deste ano, e no seguimento do cumprimento das normas estabelecidas por este Instituto, especialmente no que diz respeito à utilização dos diversos meios de salvamento actualmente em uso, serão efectuadas,



sem qualquer pré aviso, auditorias por funcionários do I.S.N., devidamente credenciados e acompanhados por representantes da Autoridade Marítima.

Pretende-se desta forma uma maior responsabilidade por quem de direito; nesta área, a da salvaguarda da vida humana, não se podem permitir quaisquer formas de "facilidades".

De igual modo, o I.S.N. passou, no que diz respeito à prevenção de acidentes, de agente reactivo a agente activo, isto é, em vez de esperar que as escolas solicitem a sua presença, vai o I.S.N. às escolas, às associações de pais e aos educadores de infância, fazer palestras sobre os perigos do mar e zonas hídricas bem como da prevenção de acidentes.

Por se considerar tal divulgação tão importante, passou-se a actuar, não só na área escolar, em colaboração com diversas entidades dos mais variados quadros, e a quem se deixa aqui, desde já, o nosso reconhecimento, mas também na

sensibilização dos demais veraneantes, quer através dos meios de comunicação social, quer através de exposições e de outros eventos de carácter social.

Os elementos estatísticos das campanhas anteriores animam as pretensões do I.S.N. de fazer com que diminuam ainda mais, não só o número de acidentes mortais nas nossas praias, mas também as suas causas.

Uma vez mais, o

contributo das Autarquias locais e a prestimosa colaboração das Associações de Bombeiros que para tal se disponibilizam, foi decisivo para o decréscimo de mortos nas nossas praias; é de salientar que em 1998 foi de cerca de 9 milhões e 500 mil o número estimado de pessoas que as frequentaram.

Para esta época balnear, e em resumo, pode-se contar com cerca de 1300 novos nadadores-salvadores, detentores de mais e melhores conhecimentos

na área preventiva, de salvamento e assistência.

Pode-se contar, uma vez mais, com o empenhamento e abnegação das tripulações das embarcações salva-vidas, de prevenção 24 horas por dia, 365 dias por ano.

Pode-se contar com novos e melhores meios de salvamento disponíveis em todas as praias concessionadas, e pode-se contar ainda com novos, mais rápidos e eficazes meios de vigilância e socorro, corporizados por 36 novas viaturas todo-o-terreno, temporariamente cedidas pela Mitsubishi Motors de Portugal, seus concessionários e colaboradores prestimosos no projecto, a exemplo do ano passado.

Pode-se contar ainda com uma maior divulgação das regras e recomendações para um bom relacionamento com o mar e águas do interior, através de campanhas de sensibilização protagonizadas a todos os níveis e a todo o momento.

É profunda convicção do I.S.N. que, com todos estes novos suportes e acções, a segurança nas zonas balneares será mais eficaz, e os recursos disponibilizados serão melhor rentabilizados.

Finalmente, uma chamada de atenção a todos os que procuram nas praias o lazer e descanso, para que tomem as maiores cautelas e se informem sobre os perigos dos locais que pretendem frequentar; todos os verões este lazer é brutalmente desfeito por acidentes que enlutam as famílias, na maioria dos casos por simples desleixo.

O desejo do I.S.N. é que gozem um esplêndido Verão, mas um Verão em segurança!

(Colaboração do I.S.N.)





O CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA NO INSTITUTO HIDROGRÁFICO

● No dia 29 de Janeiro, o IH recebeu a visita do Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Nuno Vieira



O Almirante CEMA acompanhado do Director Geral do IH.

Numa mensagem enviada posteriormente, o Almirante CEMA disse ter apreciado a visita que efectuou ao IH e louvou o esforço que tem sido desenvolvido a todos os níveis para continuar a projectar o Instituto Hidrográfico para posição de liderança nas ciências do mar no presente e no próximo milénio em Portugal, concluindo que *"A visão prospectiva que me foi dada e a demonstração do saber e capacidade são disso um garante"*.

"Desde longa data que me habituei a apreciar e admirar o IH."

As oportunidades de carreira que tive levaram-me a conhecer cada vez melhor esta casa e com o conhecimento resultou uma admiração cada vez



Briefing do Vice-Almirante Torres Sobral.

maior. A visita de hoje nessa mesma linha, deu-me uma visão ainda mais perfeita e, por isso, é de toda a justiça louvar o trabalho, que tem sido desenvolvido e, sobretudo, a visão daquilo que, no futuro, há a desenvolver."

Desafio o IH a, no próximo século, ser a casa de excelência das ciências do mar neste país, certo de que será um desafio a vencer".

Matias. Depois do que ficou a conhecer do Instituto numa primeira visita que efectuou em Maio de 1997,

pouco tempo depois de ter sido nomeado CEMA, esta passagem serviu para constatar as alterações e os no-

vos projectos que constituem objectivos estratégicos do IH para o próximo século.

N.R.P. "ALMIRANTE GAGO COUTINHO"

● Foi já confirmada a transferência de um novo navio para a Marinha Portuguesa. Pertencente à classe "STALWART - T-AGOS 5" dá pelo nome de "ASSURANCE".

É oriundo dos Estados Unidos da América, tal como o seu irmão gêmeo N.R.P. "D. Carlos I" e prevê-se que chegue a Portugal ainda este ano de 1999.

Na Marinha americana integrava uma frota de navios destinados à vigilância sub-

marina, pelo que terá de sofrer algumas adaptações que lhe permitam desempenhar missões de um navio hidrográfico moderno, esperando-se que chegue a Portugal já equipado com o material necessário.

Para esse efeito, encontra-se a ser ponderada a hipótese de, durante a fase de reactivação, serem feitas as necessárias transformações, incluindo a obtenção e instalação de um sistema de sonda multifeixe para grandes fundos.



Um navio da classe "STALWART-TAGOS".

Como navio português, irá adoptar o número de amura A523 e o nome de N.R.P. "Almirante Gago Coutinho", em homenagem ao respeitável oficial de Marinha e geógrafo do nosso século.

Após a sua completa reactivação, iniciar-se-á o processo de abate do N.R.P. "Almeida Carvalho", navio que ultimamente se tem conseguido manter operacional com muitas dificuldades, devido à sua longa idade.

A investigação hidrográfica e oceanográfica nacional ficará reforçada, após a operacionalidade destes dois navios hidrográficos (os N.R.P. "D. Carlos I" e "Almirante Gago Coutinho") e o IH terá oportunidade de concretizar mais eficiente e rapidamente muitas das suas actividades e projectos.

Foi lançado ao mar em 12 de Janeiro de 1985, sendo portanto um navio ainda jovem em termos de vida útil.

CARACTERÍSTICAS:

Comprimento fora-a-fora	68.3 m
Boca	13.1 m
Deslocamento	2285 ton
Calado	4.6 m
Propulsão Principal	diesel/eléctrica
Potência Máxima	2x800 CV
Nº de hélices	2
Propulsor de proa	550hp
Velocidade máxima	11 nós

INSTITUTO SUPERIOR NAVAL DE GUERRA

● Realizou-se no passado dia 20 de Janeiro no Instituto Superior Naval de Guerra, um Painel subordinado ao título “O Mar, um imperativo estratégico para Portugal?”

Com a presença do Chefe do Estado-Maior da Armada, ALM Vieira Matias, de vários oficiais generais da Marinha e Força Aérea, e outros oficiais, teve a participação de todo o corpo docente do Instituto (Cursos Superior, Complementar e Geral Naval de Guerra).

À mesa tomaram lugar, o Eng^o Consiglieri Pedroso, Secretário de Estado Adjunto do Ministro do Equipamento Planeamento e Administração do Território; o Dr. José Apolinário Nunes Portada, Secretário de Estado das Pescas; o Dr. José Angelo Guerreiro da Silva, Secretário de Estado do Ambiente; o Prof. Doutor Nuno Severiano Teixeira, Director do Instituto de Defesa Nacional, e o Professor Dr. Mário Ruivo Presidente do Comité Português para a Comissão Oceanográfica Intergovernamental da Unesco.

Das excelentes intervenções da oportunidade, concluiu-se sobre a relevância das consequências para Portugal do valor estratégico do mar na actualidade, uma vez que estamos a iniciar uma Era na essência carregada de maritimidade.



É no mar que se vão suprir as necessidades que o estado civilizador atingido nos impõe.

O posicionamento oceânico do país, permitiu uma dimensão universal à “portugalidade”, dando-lhe um poder funcional que se constitui em importantíssima potencialidade.

Será pois indispensável continuar a sublinhar na consciência nacional a singularidade oceânica e a importância crítica de uma gestão criteriosa do uso do mar.

DIRECÇÃO DO SERVIÇO DE FORMAÇÃO PROTOCOLO DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

● Em Julho de 1998 foi celebrado um protocolo entre a Marinha – Direcção do Serviço de Formação (DSF) e o Secretariado para a Modernização Administrativa (estrutura dependente da Presidência do Conselho de Ministros), que permitiu, no âmbito do

projecto “MELINFO” e com um financiamento de um milhão e quinhentos mil escudos (7481 EUROS), a execução de diversos folhetos de divulgação de algumas Escolas profissionais da Marinha e da própria DSF. Esta iniciativa foi concluída no final do ano e é mais um instrumento colocado ao serviço da divulgação e da informação das pessoas e, principalmente, das diversas chefias das nossas organizações sobre a importância que a formação assume para se alcançarem elevados níveis de desempenho sectorialmente ou globalmente, por projecto ou por sistema.

ACREDITAÇÃO DE ENTIDADES FORMADORAS

● A Direcção do Serviço de Formação está reconhecida por S. Exa. o Ministro da Defesa Nacional, desde 11 de Fevereiro de 1990 como entidade formadora, nos termos do art^o. 14^o. do Decreto regulamentar N^o 15/96, de 23 de Novembro e do art^o. 2^o da portaria N^o 782/97, de 29 de Agosto.

Este reconhecimento era essencial para que a Marinha, através daquela Direcção, continuasse a ter acesso aos fundos estruturais para desenvolver acções de formação profissional para o pessoal afecto à Administração Pública no âmbito dos objectivos estabelecidos para o PROFAP.

CONVÍVIO

Realiza-se no próximo dia 1 de Maio no Restaurante a Valenciana, em Fernão Ferro, o almoço comemorativo dos 25 anos de incorporação da escola de Abril de 74.

Os interessados podem contactar com:

• 1^o Sarg. E. José Lemos; Telefone 205 1369
Telemóvel 0936 507 9558; Telefone interno 3423

SAIBAM TODOS

OS NÚMEROS DA REVISTA DA ARMADA ANTIGOS PASSAM A SER VENDIDOS A PREÇO ACTUAL DE CAPA: 240\$00.

**CLÍNICA DE PROFILAXIA
E REABILITAÇÃO ORAL**



CLÍNICA DENTÁRIA D'AVENIDA
A CLÍNICA DA AVENIDA POSSUI
CONVÉNIO COM AS ENTIDADES:

ADMFA • ADMA • ADMG • PSP • MJ
TELECOM e OUTROS

MATOSINHOS
R. ALFREDO CUNHA, 37 - 2.^a SALA 26
4450 MATOSINHOS
TEL: 9381190 / 9381580
FAX 9382941

V. N. GAIA
AV. DA REPÚBLICA, 885 - 1.^a ESQ.
4430 V. N. DE GAIA
TEL: 3799540 / 3799837
FAX 3703101

A FRAGATA “D. FERNANDO II E GLÓRIA” RECEBE GALARDÃO INTERNACIONAL

● Em cerimónia presidida pelo Presidente da República teve lugar a bordo da Fragata “D. Fernando II e Glória”, no passado dia 11 de Março, a entrega do galardão “International Maritime Heritage Award” atribuído àquele navio pela World Ship Trust.

Estiveram presentes os Chefes de Estado-Maior dos três ramos das Forças Armadas, os embaixadores de França e do Reino Unido, diversos mecenas e muitos dos colaboradores no processo de recuperação do navio.

A World Ship Trust, organização internacional dedicada a incentivar e apoiar o restauro e preservação de navios com valor histórico e que atribuíra em finais de 1997 igual prémio ao Bergantim Real, decidiu recentemente galardoar a Fragata “D. Fernando” premiando assim a excelência do trabalho de restauro realizado.



O Presidente da World Ship Trust, Jacques Chauveau, ao entregar o prémio ao Presidente da República realçou a qualidade do trabalho executado e o empenhamento de todos quantos participaram no projecto de restauro do navio.

O Chefe do Estado-Maior da Armada agradeceu a distinção e salientou os esforços realizados que permitiram concretizar o projecto de recuperação daquele que foi o último navio à vela a fazer a carreira da Índia.

O Presidente da República sublinhou a liderança do Almirante Andrade e Silva em todo o processo de restauro do navio e distinguiu o trabalho que a Marinha vem realizando na área cultural pela preservação do património histórico e na divulgação da história marítima portuguesa.

CERIMÓNIA DE ACTIVAÇÃO DA EUROMARFOR

● No passado dia 4 de Março teve lugar no cais de Sta. Apolónia, em Lisboa, a cerimónia de activação da Força Naval Europeia (EUROMARFOR).

A cerimónia, que decorreu a bordo da fragata “Álvares Cabral”, foi presidida pelo VALM Alexandre Reis Rodrigues, actual comandante da EUROMARFOR, tendo sido empossado como comandante táctico da Força o CMG Fernando José de Melo Gomes.

Para além da fragata “Álvares Cabral”, navio-chefe, a força é constituída para o período da presente activação, pelos destroyers “MONTCALM” (França), que será rendido mais tarde pelo destroyer “LA MOTTE PICQUET” e “LIBEC-



CIO” (Itália), que será rendido mais tarde pelo destroyer “PERSEO” e pela fragata “EXTREMADURA” (Espanha). Durante cerca de um mês e meio a Força participará no exercício SWORDFISH 99, organizado e conduzido pelo Comando Naval, nas áreas de exercícios navais do Continente e da Madeira, no período de 8 a 19 de Março e no exercício DESTINED GLORY 99, organizado e conduzido pelo Comando da Força de Apoio e Ataque do Mediterrâneo (COMSTRIKFOR SOUTH), no Mediterrâneo Oriental a decorrer de 3 a 19 de Abril.



No intervalo entre exercícios, durante o trânsito entre as áreas de operações, efectuará uma acção de presença naval no Mediterrâneo, visitando os portos de Catânia (Itália), Piraeus (Grécia) e Izmir (Turquia).

CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA

● Realizou-se em 23 de Janeiro de 1999 na Delegação Nº 1, no Feijó, com a presença de mais de uma centena de associados, a Assembleia Geral Ordinária, que aprovou o Relatório e Contas e respectivo parecer do Conselho Fiscal, referente ao exercício do ano de 1998 e procedeu à eleição dos Corpos Sociais para o Biénio 1999/2000.

De salientar no relatório e contas aprovado, a boa saúde financeira do CSA, o número de refeições servidas nos dois restaurantes (36.332) e a adesão de 113 novos sócios, quando o número de sargentos que frequentam os CFS, e até os próprios CFS, já não são numerosos. E na síntese final do mesmo relatório "O CSA pela grande participação da massa associativa, no vasto conjunto de iniciativas que promove, continuará a ser um local de convívio, de confraternização e de debate e um elemento activo do movimento associativo nas suas vertentes social, cultural e recreativa".

No dia 30, do mesmo mês, na Sede Social, em Lisboa, numa cerimónia, cheia de alegria e entusiasmo, com a participação de muitos associados, tomaram posse os Corpos Sociais eleitos, na presença de vários convidados entre os quais, o Almirante Leitão Rodrigues, em representação do Almirante CEMA, o Cmt. Ferro em representação da Associação dos Oficiais das Forças Armadas (AOFA), o Sr. Martinez, em representação da Voz do Opreário, o Sargento Martins, em representação da



ANS, o Sargento Parada em representação do Clube dos Sargentos da Força Aérea e o Cabo Cardoso em representação do Clube de Praças da Armada.

O Presidente da Mesa da Assembleia Geral, Carlos Carreira, na sua intervenção, alertou para a resolução dos problemas, tais como: "A conclusão do processo já iniciado no mandato anterior do problema da renda da Sede Social e a obtenção do Estatuto de Pessoa Colectiva de Utilidade Pública, processo também já iniciado no mandato anterior, e actualmente entregue na secretaria do gabinete do Sr. Primeiro Ministro para despacho".

*Custódio de Jesus
SAJ*

ASSOCIAÇÃO DOS MAQUINISTAS NAVAIS

● A Associação dos Maquinistas Navais, formada em Abril de 1979, por antigos Maquinistas Navais, cuja finalidade, além de outras, tem sido a de defender e de fomentar o interesse profissional de todos os associados, tem vindo a contribuir com palestras para a discussão de questões profissionais.

Deste modo, tem-se dedicado à formação social e cultural dos seus associados, assim como para o seu aperfeiçoamento profissional.

Assim sendo, na continuidade do ciclo de palestras técnicas,

teve lugar no passado dia 24 de Fevereiro numa sala da Delegação nº 1 do Clube do Sargento da Armada, gentilmente cedida para o efeito, uma palestra subordinada ao tema "Alinhamento de Veios de Manivelas de Motores", proferida pelo CMG EMQ Camilo Rabaça Pires, que contou com a presença de muitos associados.

Informam-se os associados que irão decorrer novas palestras das quais serão avisados pelo envio de circulares a confirmar as mesmas.

CLÍNICA DENTÁRIA DRA. NATÁLIA FERREIRA, LDA

Tratamentos Dentários

Ortodôncia

Próteses Fixas e Removíveis

Rx Panorâmico

ACORDO COM A ADMA

Av. Combatentes da Grande Guerra,
n.º 8 - 1.º Esq. • 2700 AMADORA
Telefone: 493 41 20



CEPAME

**CENTRO PARTICULAR
DE MEDICINA E ENFERMAGEM**

Av. Luís de Camões, 40 - r/c - C
Tels: 253 94 20 / 253 69 02 • Fax: 253 69 02
Miratejo - 2855 CORROIOS

HORÁRIO

Segunda a Sexta

Das 8h00 às 13h00
e das 15h00 às 22h30

Sábados

Das 9h00 às 13h00
e das 15h00 às 20h00

Domingos e Feriados

Das 9h00 às 12h00
e das 17h00 às 20h00

Participação do N.R.P. "Albacora" no OST 1/99

Ainda o ano de 1999 dava os primeiros passos e os actuais Comandantes dos submarinos "Albacora" e "Barracuda" tinham acabado de ser empossados, quando o Flag Officer Sea Training (FOST) contactou o Comando Naval no sentido de ser avaliada a possibilidade de garantir a colaboração inopinada de um submarino português no OST 1/99, a acrescentar à participação já programada para o OST 2/99 a ter lugar no próximo mês de Julho, face à extrema dificuldade na obtenção da colaboração de submarinos dos restantes países NATO, incluindo os que tinham navios de superfície em avaliação.

A participação solicitada era para o período de 1 a 19 de Fevereiro, implicando logo à partida algumas alterações de fundo no Planeamento Operacional aprovado, um re-arranjo algo complexo das acções de reparação incluídas nos Períodos de Indisponibilidade (PI) dos submarinos, assim como uma reconfiguração, redifinição e replaneamento das acções de manutenção periódicas incluídas nos respectivos PIs, por forma a permitir a participação do "Albacora" no Instrex 1/99 e no OST 1/99, assim como a participação do "Barracuda" no Contex 99.

Definido que foi pelo Comandante Naval o elevado interesse em garantir a colaboração solicitada pelo FOST, atendendo à credibilidade capitalizada e à demonstração da elevada flexibilidade das estruturas operacional e de manutenção nacionais, o Comando da Esquadilha de Submarinos envidou todos os esforços próprios e de coordenação com os submarinos e com a estrutura da Inspecção de Reparação de Submarinos – Arsenal do Alfeite (IRS), no sentido de alcançar o desiderato proposto.

Tal objectivo só foi possível alcançar, graças a um elevado e acrescido esforço do pessoal de bordo não só ao nível da manutenção do 1º escalão, como também ao nível da preparação operacional do submarino para uma missão complexa, prolongada e a ocorrer a muito curto prazo. Fundamental foi também a coordenação perfeita entre os serviços da estrutura em terra da Esquadilha de Submarinos, os serviços técnicos de bordo e a IRS, no sentido de ultrapassar em tempo recorde um conjunto muito significativo de acções de reparação necessárias, assim como a execução de um elevado número de acções de manutenção previs-



tas para o PI. Também o PI do "Barracuda" teve que ser sujeito a re-arranjos e a replaneamento, implicando acrescido esforço pessoal para garantir a respectiva execução em tempo oportuno, obrigando em alguns casos ao envolvimento do pessoal de bordo, da ES e da própria IRS, em equipas conjuntas de manutenção ao nível do 3º escalão.

Conseguida que foi a reformulação do Planeamento Operacional dos submarinos para 99, o N.R.P. "Albacora" largou da B.N.L. no dia 25 de Janeiro com destino a Plymouth – Reino Unido onde atracou a 29 de Janeiro, para mais uma colaboração com o FOST a iniciar logo no dia 1 de Fevereiro.

A participação dos submarinos portugueses nos OST, constituem contrapartida ao treino e avaliação das fragatas da classe "Vasco da Gama" naquela prestigiada instituição de certificação a nível NATO.

Esta participação é concebida de forma a testar o desempenho dos navios em avaliação, implicando uma ligação estreita com o "staff" do FOST no sentido de serem definidos os objectivos, a comple-

xidade e as intenções para cada uma das fases do treino e da avaliação. Estas definições incluem o posicionamento do submarino, o tipo de postura táctica a adoptar em função do nível de desempenho de cada uma das unidades de superfície em avaliação, assim como a definição dos alvos prioritários a atacar de acordo com o tipo de exercício em curso.

Estas solicitações do FOST não invalidam contudo a liberdade de adopção de outras soluções tácticas por parte do Comandante do submarino, nomeadamente em função dos cenários tácticos prevalentes, constituindo na sua globalidade, uma extraordinária oportunidade de treino para toda a equipa operacional do submarino.

De referir que a área de operações é caracterizada por uma grande densidade de navegação pesqueira, fundos baixos, correntes fortes e muitos "wrecks", tudo factores de relevante importância para o planeamento e condução das operações submarinas.

A esta já conhecida e tradicional complexidade da área de operações, há a acrescentar não só uma extremamente restritiva política de segurança e de resguardo aos pesqueiros, como também a prevalência de condições batitermográficas normalmente desfa-



voráveis para a operação do submarino em imersão. Este conjunto de parâmetros conjunturais e ambientais implicam um exercício contínuo do pensamento tático e a adopção de manobras anti-deteção algo complexas mas eficazes, como sejam o mascarar o submarino utilizando as oportunidades de "camuflagem" oferecidas pelos numerosos "wrecks" existentes na zona.

Uma vez mais o desempenho de um submarino português mereceu elogiosas referências das autoridades britânicas e o reconhecimento do FOST, expresso em carta pessoalmente dirigida ao Comandante do navio e ao Comandante Naval, com relevantes menções não só à postura pró-activa assumida pelo submarino, como também quanto às adequadas soluções táticas e operacionais adoptadas, tendo em conta uma participação não planeada e com reduzido tempo de pré-aviso, garantindo valiosas oportunidades de treino e de avaliação a unidades navais do Reino Unido, da Alemanha e da Holanda.

O programa seriado deste tipo de treino contemplou navegações de segunda a sexta-feira, sendo o fim-de-semana para descanso e preparação do programa para a semana seguinte. A

participação do N.R.P. "Albacora" no OST 1 / 90 englobou um período de 3 semanas de actividade extremamente intensa, como se pode avaliar pelos dados estatísticos seguintes:

- efectuados 23 CASEX's;
- realizadas 478 horas de navegação;
- das quais, 264 horas em imersão (taxa de imersão 62%);
- percorridas 3029 milhas.

Terminada a sua participação, o "Albacora" largou de Plymouth no dia 22 de Fevereiro tendo atracado na BNL no passado dia 26 de Fevereiro, iniciando de imediato a preparação para a sua participação no Exercício "Swordfish 99" a decorrer no período de 7 a 19 de Março, juntamente com o "Barracuda", o submarino brasileiro "Timbira" e o submarino espanhol "Tramontana".

A guarnição do "Albacora" orgulha-se de honrar a divisa submarinista sempre presente de "Dedicação - Profissionalismo - Eficiência".



(Colaboração do Comando do N.R.P. "Albacora")

DESPORTO

VOLTAS À BASE NAVAL DE LISBOA

● Realizou-se no dia 24 de Fevereiro mais uma edição das voltas à Base Naval de Lisboa, na variante de estafetas, no habitual percurso de 8Km no perímetro do Alfeite, e que registou a boa presença de 64 atletas, verificando-se no final as seguintes classificações por escalões:



I ESCALÃO

Base de Fuzileiros

II ESCALÃO

Base de Fuzileiros

III ESCALÃO

Escola de Fuzileiros

IV ESCALÃO

Escola de Fuzileiros

V ESCALÃO

Base de Fuzileiros

XI CAMPEONATO DE MARINHA DE ORIENTAÇÃO

● A zona de Grândola foi o cenário escolhido para a realização do XI Campeonato de Marinha de Orientação, que decorreu de 8 a 12 de Março, organizado pelo Comando do

Corpo de Fuzileiros e com a colaboração do Clube Ibérico de Montanhismo e Orientação (CIMO), que mais uma vez forneceu graciosamente as cartas topográficas na escala de

1:15.000 daquela zona. A prova, que contou com a presença de 65 atletas oriundos de 6 Unidades, registou à semelhança das edições anteriores um excelente índice técnico, tendo-se apurado as seguintes classificações por escalões e estafetas:

I ESCALÃO MASCULINO

1º ITEN SEF Palma - BF

2º IMAR FZ Ferreira - BF

3º IMAR FZM Rebola - BF

II ESCALÃO MASCULINO

1º ISAR FZM Pereira - EN

2º 2SAR FZM Luís - BF

3º 2SAR FZ Batista - BF

ESCALÃO FEMININO

1º IMAR L S. Lorrão - UAICM

2º 2MAR TFH Duarte - UAICM

3º IMAR L A. Lorrão - UAICM



PROVA DE ESTAFETAS

I ESCALÃO MASCULINOS - BF

II ESCALÃO MASCULINOS - BF

ESCALÃO FEMININOS - UAICM



XV CAMPEONATO DA MARINA DE FUTEBOL DE 5

● Começou já em 1 de Março a fase preliminar daquele que constitui o mais popular Campeonato da Marinha, o de Futebol de 5, desta feita na sua 15ª edição.

Um pouco por todo o Continente e Ilhas nas diversas Unidades da Marinha, dão-se os primeiros pontapés que permitirão a selecção de finalistas que irão estar

presentes no CEFA de 5 a 9 de Abril.

A competição no I Escalão antevê-se renhida, com a UAICM a tentar manter a sua hegemonia, por força de

três vitórias nos últimos quatro anos, prevendo-se um equilíbrio nos II e III Escalões, que costumam apresentar uma maior diversidade de vencedores.



INFORMAÇÃO TOTTA

CONDIÇÕES EXCEPCIONAIS PARA A MARINHA

Desde há longos anos que o TOTTA mantém um relacionamento privilegiado com a Marinha, tendo vindo, progressivamente, a melhorar e a ampliar as condições oferecidas que, neste momento, se podem considerar verdadeiramente excepcionais. Estas condições são oferecidas ao pessoal militar, militarizado e civil – incluindo os voluntários e contratados, que recebem o ordenado através do TOTTA – e ainda aos reformados, desde que assumam o compromisso de transferir ou depositar as respectivas pensões no BT&A. De seguida apresenta-se um quadro resumido e actual das condições praticadas.

CRÉDITO À HABITAÇÃO

Para aquisição de habitação própria, com garantia hipotecária, em condições excepcionais de taxa de juro, com uma taxa nominal igual a 120% da Lisbor* a 1 mês arredondada para 1/8 de ponto imediatamente superior.

Nas actuais condições e com pagamento de juros ao mês (taxa variável), a taxa a aplicar é 6,125%, beneficiando, ainda, das seguintes condições:

- Redução da comissão de "dossier" para 1/3 do valor normal, ou seja, 10 contos;
- Seguro de vida facultativo;
- Alteração da taxa de juro no decurso do contrato. Quando ocorram alterações na taxa de juro, estas produzirão efeitos a partir do início do período de contagem de juros subsequente.

Estas condições aplicam-se também a empréstimos transferidos de outras instituições.

CRÉDITO AUTOMÁTICO TOTTA ORDENADO

Acesso a uma linha de crédito automático, que permite a antecipação até três meses do ordenado com aplicação de uma taxa de juro reduzida, indexada à Lisbor*.

A taxa a aplicar a este crédito será igual a 172% da Lisbor* a 1 mês, o que, actualmente equivale, após o arredondamento, a 8,625%.

CRÉDITO PESSOAL

Linhas de crédito para diversas finalidades, como sejam despesas de saúde, bens de consumo duradouro, obras, formação profissional, aquisição de equipamento de uso pessoal ou profissional.

São disponibilizadas duas modalidades:

- **Crédito Popular Totta**, com prestação fixa e prazo pré-determinado, com uma taxa fixa durante o período do empréstimo igual a 141,22% da Lisbor* a 6 meses.

Nas actuais condições a taxa a aplicar, após o arredondamento, é de 6,5%.

- **Crédito Económico Totta**, com prestação fixa, escolhida pelo cliente a partir de um mínimo pré-fixado e prazo variável em função das eventuais alterações de taxas.

A taxa de juro aplicável a esta modalidade é igual a 147,66% da Lisbor* a 6 meses.

Nas actuais condições e após o arredondamento, a taxa a aplicar a esta modalidade é de 6,875%.

CARTÕES DE DÉBITO E CRÉDITO

Atribuição do cartão **TottaGold** a todos os Oficiais Generais, Superiores e Subalternos, Sargentos-Mores e Sargentos-Chefes, incluindo os militarizados e civis equiparados, podendo utilizar uma linha de crédito automática de 3.500 contos, no caso dos Oficiais Generais, 3.000 contos, no caso dos Oficiais Superiores e 2.500 contos para os demais. Lembra-se que o cartão **TottaGold** apresenta vantagens substanciais relativamente a qualquer outro cartão emitido em Portugal, nomeadamente quanto aos Seguros que lhe estão associados.

O cartão **TottaGold** é, de facto, o único cartão com um seguro de saúde com um capital de 8.000 contos, total liberdade de escolha da unidade hospitalar, liberdade de recurso ao estrangeiro e coberturas sem limite de idade. Este cartão está isento da primeira anuidade, sendo as seguintes reduzidas, em relação ao habitualmente praticado, para o valor de 2.500 escudos.

No que se refere ao cartão **TottaCard** verifica-se, igualmente, a isenção da primeira anuidade e a redução das seguintes para o valor de 1.250 escudos.

DEPÓSITOS À ORDEM

Remuneração, em condições vantajosas, das contas de depósito à ordem alimentadas a crédito por ordenados e pensões pagos pela Marinha, aplicando-se taxas crescentes às sucessivas parcelas do saldo, com cálculo diário e crédito mensal de juros. Estas contas estão isentas de qualquer despesa de manutenção.

APLICAÇÕES A PRAZO

Disponibilização de uma vasta gama de soluções para aplicações a prazo, nomeadamente de contas com grande flexibilidade, no que se refere a entregas e levantamentos, podendo, inclusivamente, ser movimentadas em qualquer momento (durante 24 horas/dia), através de toda a rede Multibanco. A taxa de juro destas contas varia em função do montante existente na conta na data do vencimento.

Para além dessas vantagens, estas contas, nomeadamente, as contas Totta Super Rendimento e a Conta Rendimento Totta oferecem, ainda, condições excepcionais em caso de levantamento antecipado.

OUTRAS CONDIÇÕES

Serão, ainda, concedidas outras condições excepcionais, nomeadamente:

- Atribuição gratuita de:
 - Livros de Cheques
 - Cartões TOTTA Matic/VISA Electron
- Pagamentos periódicos sem qualquer encargo;
- Redução, para detentores do cartão **TottaGold**, de alguns dos preços constantes do Preçoário do Banco;
- Acesso às condições mais favoráveis que as empresas associadas do BT&A estiverem no momento a praticar, nomeadamente:
 - Leasing Mobiliário
 - Leasing Imobiliário
 - ALD - Aluguer de Longa Duração

* Lisbor - Taxas a que os Bancos estão dispostos a emprestar dinheiro a outros bancos, por prazos entre 1 dia e 1 ano, e que são divulgadas diariamente.

Fev. 1998



BANCO TOTTA & AÇORES

Soc. Anónima • Capital social: 60.000.000.000\$00 • Cons. Reg. Com. de Lisboa, Mat. n.º 1/88.10/11 • Reg. Pes. Colectiva 500766711 • Sede: Rua Áurea, 88 - 1100 Lisboa.

Alma de Mestre

Alma-de-mestre!... Naquela tarde, olhando enternecidamente as primeiras radiações de um sol que soubera dissipar pesadas nuvens tempestuosas, demos com uma avezinha saltitando alegre e confiada no lais de Estibordo da "grande".

Os seus movimentos ágeis e graciosos atraíram-nos logo o olhar, enlevaram-nos a alma de um doce prazer, ante essa "realidade" de mais um ser vivo a compartilhar do cativeiro que voluntariamente aceitámos...

Querida avezinha!... Viera dos confins de um horizonte longínquo, correria sobre vagas alterosas ou galgara longas planícies azuladas a que o vento não dava uma crispação, apenas para quebrar o fio dos nossos pensamentos dolorosos, prendendo-nos o espírito na grandeza incrível da sua fragilidade...

Donde veio? Para onde irá a pobre caminheira do espaço que parece ignorar a maldade dos homens e assim ousa afrontá-los no engenho pavoroso que eles criaram para a guerra e para a destruição?

Inconsciente ou desdenhosa, hei-la agora, ali à beira de um abismo que não teme, a equilibrar-se ousadamente numa das patinhas e a desdobrar preguiçosamente o leque maravilhoso das suas asas!...

Não vê a gentil criaturinha que vinte rostos duros e enérgicos a espiam, seguem gulosamente os seus requebros e as suas donairosas maneiras e... e pasmam ao vê-la esconder a cabecita ligeira sob a asa protectora?!...

Silêncio! Tréguas à conversa e à manobra! O pequenino ser entregou-se-nos confiado, adormeceu entre nós!...

Sobre a grande verga, de onde pende uma complicada aparelhagem, inútil neste momento de calma absoluta, uma forma desliza a caminho do lais. Os seus movimentos, estudados e silenciosos, assemelham-se aos de um felino prestes a alcançar a presa ambicionada.

É fácil glória porque a pobre avezinha não deixa de dormir, sôfrega de uma tranquilidade que a procela anterior não lhe consentira!

O homem – porque é um homem! – rasteja, suspende a respiração e avança sempre. No seu rosto, que mal se divisa do catavento, haverá um misto de expectativa e de triunfo. A sua astúcia – apurada em milénios de prática – sobrelevará a instintiva reacção do animal inferior.

Assim aconteceu sempre, desde que o Homem foi condenado a procurar o seu alimento!

Mas, não! O marinheiro deteve a sua marcha; e com as mesmas cautelas infinitas, retrocede e atinge o mastro. Está agora de pé, agarrado a um cabo, e olha com ternura o lais da verga.

O João, o "gagieiro-grande", alma pura num corpo tismado de

atleta, havia levado de comer à nossa gentil companheira de uns momentos, "peixe ou alpista, aquilo de que ela gostar mais" – dizia-nos ele, depois!...

Idéa do João, que estará, afinal, no espírito e no sentimento de qualquer homem do mar.

Por isso a "alma-de-mestre" se nos entregou tão confiadamente, naquele dia em que teve a fortuna de nos encontrar na sua longa caminhada!...

Alma-de-mestre!... Porquê, esta poética designação dada a uma pobre ave que, nos oceanos infindos, se compraz na companhia do mareante?

Uma "alma" que voa, que adeja nos espaços, que não teme as tempestades nem os navios!

Que mundo de pensamentos, que ideias se nos associaram na mente, ao ouvir esse nome estranho, pela primeira vez! Um barco naufragado após luta cruenta com os elementos lançados em refrega tremenda, a tripulação, conjunto de energias indomáveis e de uma Fé que nunca esmorece, entregue de novo à alegria de viver, salva, apesar de tudo, pela perícia, pelo espantoso heroísmo do seu Guia, do seu Mestre que, num gesto trágico de beleza e de sacrifício, se deixou afundar com o desconjuntado casco que tanto amara!

Depois... uma avezinha a elevar-se dos destroços, a soltar um gemido plangente e, desferindo um voo audaz, a desaparecer no horizonte distante...

É – e porque não? – a sua alma, a "alma-de-mestre" que parte a vigiar novos mares, levando doces esperanças aos marinheiros que os cruzam ou recreando-nos a vista quando, abatidos os ânimos, nos sentimos tão sós nas amplidões infinitas do Oceano!

Querida avezinha! Aí está porque me enlevei tanta vez na tua contemplação, porque segui amorosamente o teu voo vertiginoso ou contei absorto as curvas graciosas que descrevias em torno do navio: como eu, sentias o martírio das procelas, aquecias-te ao sol dourado da bonança e amavas as quatro tábuas que, vogando por sobre as ondas alterosas, guardam o tesouro de sonhos que existe sempre na alma do marinheiro!...



Travassos Valdez
ITEM
(1884-1953)

JOGUEMOS O BRIDGE

(Problema Nº 7)

Norte (N):

♠ – AR4
♥ – 8765
♦ – RV
♣ – D876

Sul (S):

♠ – DV1097
♥ – ADV942
♦ – 10
♣ – 3

S joga 4 ♥ após leilão que segue. Todos vulneráveis. W sai ♣ A e vira ♠ 2.

(Solução nesta página)

(Problema Nº 8)

Norte (N):

♠ – 9843
♥ – 753
♦ – AR6
♣ – AV2

Sul (S):

♠ – ARD62
♥ – R6
♦ – 543
♣ – D73

S joga 4 ♠ após abertura de W em 1 ♦. W sai a ♦ D.

(Solução no próximo número)

SOLUÇÕES

PROBLEMA Nº 6

Neste jogo existem 3 perdes: 1 a ♥ e 2 a ♣, pois o ♣ A está de certeza em W. Não vale a pena imaginar que as ♥ altas estejam todas em W e que pode eliminar os ♦ e colocar-lhe a mão, pois isso seria uma sorte e se assim não for está perdido. Mas pense nas ♥ 3-2 (68% de probabilidade) e explore essa hipótese. Vejamos: deixe fazer ♦ R e no ♦ A balde uma ♥ para apurar 2 para baldar 2 ♣ da mão, dando apenas um ♦ e um ♣ neste jogo.

PROBLEMA Nº 7

O leilão permite-nos colocar ♥ R em W e ♠ 2 será de certeza uma carta seca. Começar pela passagem a ♥ R parece portanto inútil e caso caia nela e falhe corre o risco de cabidar, pois W pode passar a mão a E em ♦ A e este dá-lhe um corte em ♠. Como W tem de certeza ♣ R, pois saiu ao A, assegure o seu contrato jogando ♣ D à 2ª vaza e balde ♦ 10 da mão cortando assim a comunicação W-E. Depois jogue ♥ A e ♥, dando no máximo 3 vazas (2 em ♣ e R de ♥).

Nunes Marques
CALMAN

SOLUÇÕES

DESCUBRA AS PALAVRAS EM FALTA

1 – Mandou; 2 – Bastou; 3 – Libertação; 4 – Espanhol;
5 – Animais; 6 – Cesto; 7 – Oferta; 8 – Gato.

PALAVRAS CRUZADAS

(Problema Nº 308)

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

HORIZONTAIS: 1 – O mesmo que *pirotecnia*. 2 – Colérica; falece (inv). 3 – Viscera dupla; multidão; nome próprio feminino. 4 – Má sorte; juntar. 5 – Semelhante; aquilo que prejudica ou fere; gaste. 6 – O que se respira; canela silvestre; apelido. 7 – Um dos tempos da flexão verbal grega, e que indica acção passada ou presente. 8 – Irritar; orador grego. 9 – Loia na confusão; espaço de doze meses; espécie de albufeira (inv). 10 – Símb. quím. do cobre; formara em alas; o sol entre os egípcios. 11 – Tratado ou discurso acerca da verdade (pl).

VERTICAIS: 1 – Nome vulgar de um género de peixes do Brasil. 2 – Ser atacado de iriz (Bras); nome próprio masculino. 3 – Molho de fios para fazer cordas; árvore com cuja casca se aromatiza o vinho. 4 – Nota musical (inv); afecto; símb. quím. do átomo. 5 – Botequim; título dos bispos maronitas; iço. 6 – Casual. 7 – Percorrer com a vista ou enunciar em voz alta um texto; lírio; rogo. 8 – Letra grega (inv); rochedo (inv) símb. quím. da prata. 9 – Aplana ou esterrea com grade (terreno lavrado); é quase rosa. 10 – O mesmo que iões; espécie de gato bravo da América do Sul. 11 – Cabo com que se amarra (pl).

Carmo Pinto
1TEN OTS

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS Nº 307

HORIZONTAIS:

1 – Hieronimita. 2 – Abrir; botes. 3 – Seio; seis.
4 – Tre; ora; MMI. 5 – Io; amura; am. 6 – Amadura.
7 – Raiar; marat. 8 – Alor; sier. 9 – Nas; mio; ali.
10 – Cl; cetra; AC. 11 – Onomatologo.

VERTICAIS:

1 – Hastibranco. 2 – Ibero; Alain. 3 – Erie; aios.
4 – Rio; amar; CM. 5 – Or; Omar; mea. 6 – Duro; Pitt.
7 – Ib; arum; oro. 8 – Nos; aras; al. 9 – Item; aria.
10 – Teima; galea. 11 – Assimetrico.

CONVÍVIOS



● Realizou-se no passado dia 16 de Janeiro no restaurante “O Pavão”, na Charneca da Caparica, o almoço comemorativo dos 30 anos de incorporação na “Briosa” dos “Filhos da Escola” de 1969.

O convívio decorreu num ambiente de alegria e de sã camaradagem, onde foram recordados com emoção e saudade, os bons velhos tempos passados na “Briosa”.

● Vão realizar-se no próximo dia 17 de Abril as comemorações do 26º aniversário dos “Filhos da Escola” de Abril de 73, cujo programa está ainda em fase de preparação.

Para qualquer contacto ou informações adicionais podem ser feitas para:

● SAR A Carlos de Jesus
Tel.: 3052 rede da Marinha
ou 01 / 250 2596
Telm.: 0931 4575230

● SAR M Adelaide
Tel.: 3984 rede da Marinha
ou 01 / 222 0877

● João Magalhães
Telm.: 0936 749241
● António Vieira
Tel.: 02 / 781 1746
Telm.: 0936 773755

● Vai realizar-se no próximo dia 22 de Maio na Estalagem da Pateira de Fermentelos, o almoço comemorativo do 50º aniversário do recrutamento de 1949.

Para mais informações, os interessados poderão contactar com:

● Adelino Rodrigues (8400)
Rua Aliança Operária, 22 R/C Esq.
1300 LISBOA
Telef. 363 8811
● Diamantino Vidal (8458)
Rua José Casimiro, 7 R/C Esq.

2670 Stº. António Cavaleiros
Telef. 988 0358
● Amadeu Araújo (8513)
Praceta S. Luís, 14 C/V Esq.
Laranjeiro / 2800 ALMADA
Telef. 258 2492

● Vai realizar-se no dia 29 de Maio no restaurante “Miradouro”, em Benavente, o tradicional almoço-convívio dos “Filhos da Escola” de 1956.

Para mais informações e respectivas inscrições, os interessados poderão contactar com:

● Serafim Ferreira (11937)
● Barbearia da Unidade
de Apoio
Telef. 4976 (Int.)
José Soares (11204)

Rua de Moçambique,
nº 20 – 2º Esq.
2800-520 ALMADA
Telef. 275 3359
275 1752 (noite).

● Vai realizar-se no próximo dia 29 de Maio no Restaurante “A Grelha”, em Alcanena (junto às Grutas de Stº. António), o almoço-convívio dos “Filhos da Escola” de Janeiro e Abril de 1953.

Os interessados poderão fazer as suas inscrições até ao dia 15 de Maio, pelos seguintes números de telefone:
(01) 259 5481 e (049) 890879.

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CMG SEF Urbino Mendes Carreira, Chefe da Repartição de Cíveis da Direcção do Serviço do Pessoal, em substituição do CMG SEF António Fernando Salgado Soares ● CMG MN José António Pinto de Sousa Borges, Presidente da Junta de Recrutamento e Selecção, em substituição do CMG MN João Manuel Severino Dinarés ● CTEN João Luís Rodrigues Dôres Aresta para o cargo de STAFF Operations Officer no Comando da Força Naval Permanente do Atlântico.

RESERVA

● CMG José Manuel Narciso de Sousa Henriques ● CMG Rui Manuel de Sá Leal ● CMG José Joaquim Casado Parreira ● CMG José Pedro Fernandes Lopes Moreira ● CFR Jorge Manuel Vieira Amândio ● CFR José do Carmo Medeiros de Almeida ● CTEN OTT João António dos Santos ● CTEN OTT Manuel Afonso ● 1TEN OTT Manuel Margato Curioso ● 1TEN OTT Manuel Guerreiro Valério ● 1TEN OTT António Eduardo Ferreira de Sequeira ● SMOR SE Francisco Simões Mendes ● SMOR L Aurélio Mota Gomes ● SCH E José Mesquita da Silva Frade ● SCH M João da Ascensão Sequeira Afonso ● SAJ CE José Perico Quintiliano ● SAJ CE Manuel da Silva Castro ● SAJ TF Armindo Vicente Tavares ● SAJ T ES Fernando Ferreira de Jesus ● SAJ MQ Francisco Serrano Galamba ● SAJ B Abel dos Santos Fernandes ● 1SAR M Manuel Nogueira Afonso ● 1SAR A Eduardo Rodrigues Derck Serrate ● CAB FZ António Rui Marques Teixeira ● CAB FZ Ramiro Napoleão de Jesus Messias ● CAB M Manuel da Conceição Afonso.

REFORMA

● CMG RES António Manuel Ribeiro Rosa ● CFR RES José Francisco Soares Fernandes ● CTEN RES Acácio da Silva Fonseca ● CTEN RES Domingos Antunes de Oliveira ● 1TEN RES Jaime Venâncio Barreiros ● 1TEN RES Celestino Batista Velêz ● SMOR RES Manuel Valente Evangelista ● SMOR RES Luís Pires Soares ● SMOR RES Armando Hugo Ramos ● SCH RES Francisco Duarte Apolinário ● SCH RES Ernesto Vieira ● SCH RES Armando Manuel de Jesus Barradas ● SCH RES José Isidro Carvalho Canoa ● SAJ RES Domingos Pereira da Costa ● SAJ RES António Rodrigues Inês ● SAJ RES Júlio da Silva Ferreira ● SAJ RES Mariano Rosa Ameixinha ● SAJ RES Romão Caeiro Roberto v SAJ RES Bento Dias Gonçalves ● SAJ RES António da Conceição Silva ● SAJ RES Arlindo Diogo Montes ● 1SAR RES António Augusto Banha Mochila ● 1SAR RES José Rodrigues Ferreira.

FALECIMENTOS

● CALM REF Joaquim José Gomes Trindade ● CALM EMQ REF Eleutério Pires da Cunha ● CMG REF Adelino Augusto dos Santos Vieira ● 2TEN REF Victor do Vale Magalhães ● SMOR REF José Luís Pereira ● SCH REF Francisco Jorge dos Ramos ● SAJ REF Manuel Candeias Martins ● SAJ R REF Afonso da Conceição Pinto ● 1SAR REF Manuel Fernandes 1SAR REF Fernando José Gaspar ● 1SAR REF José Norberto ● 1SAR CE Jofre da Cunha Lopes Ferro ● CAB REF Adelino Filipe v CAB FZC Sebastião António Dias da Silva ● 1MAR TFP REF José Alves Rodrigues Coelho ● CAB de Mar de 1ª Classe Aposentado José de Sá Bandeira Junior.

Património Cultural da Marinha

Pecas para Recordar

4. **ESTÁTUA DO PRÍNCIPE REGENTE D. JOÃO**

Obra-prima da escultura neo-clássica portuguesa, a estátua em mármore do futuro Rei D. João VI, deverá considerar-se um trabalho de grande qualidade e é sem dúvida a melhor escultura portuguesa deste período artístico.

O seu autor João José Aguiar, foi bolseiro em Roma, onde permaneceu entre 1775 e 1798, tendo trabalhado com vários mestres entre os quais Canova.

Com “soberba expressão e cheia de nobreza”, no dizer de Fernando Pamplona, a estátua tem 230 cm de altura sobre uma base de 104X90 cm, e se bem que assinada, não está datada.

A época da sua execução tem sido até hoje motivo de controvérsia, admitindo-se que possa ter ocorrido depois de 1801, ano em que J. J. Aguiar substituiu Machado de Castro na Régia Oficina da Ajuda, e antes da partida da Corte para o Brasil.

Sua Alteza Real é retratado de corpo inteiro, fardado de Almirante, apoiando a mão direita sobre a porta dum leme, repuxando com a mão esquerda, que apoia na cintura, o manto real. Trabalhada com grande minúcia distinguem-se perfeitamente os pormenores do uniforme, botões, punho da espada e condecorações, dos quais se reconhecem a Banda de Três Ordens com o seu medalhão, a Ordem de N.ª Senhora da Conceição e o Colar do Tosão de Ouro.

A utilização das meias calças da época, com que D. João VI aparece em vários retratos de estado foi aproveitada pelo artista para tratar os membros inferiores do Príncipe de jeito apolíneo, de tal forma que parecem nuas. Lá está discretamente marcado o galão-costura que acompanha a face externa do membro inferior esquerdo para evitar o equívoco.

Igualmente os botins marcam nitidamente o relevo do pé. Completa o classicismo do conjunto a coroa de louros que cinge a cabeça de D. João.

Deve ser realçado o tratamento delicado que J. J. Aguiar dá ao rosto do Príncipe, muito desgracioso segundo o relato testemunhal de muitos dos seus contemporâneos, onde apesar do cuidado, não disfarça a mordida cruzada e o provável palato em ogiva típicos do fâcies do retratado.

A estátua foi colocada no nicho onde ainda hoje se encontra em 15 de Setembro de 1814 “pelas honze horas do dia”, conforme se lê no ofício nessa data dirigido a D. Miguel Pereira Forjaz, Ministro de Estado da Marinha e Guerra, e não em 1823 como é referido nas Histórias de Arte Portuguesa que conheço. Está descentrada para a esquerda, levando a supor que o seu autor não teve conhecimento prévio do seu destino. Até 1938 esteve sobre um plinto com o frontal decorado, de que há fotografias, e que está entaipado pelo actual basamento.

Entre 20 de Outubro de 1987 e 3 de Janeiro de 1988, ocupou o lugar de honra na exposição de Arte Portuguesa do Séc. XIX, que decorreu em Paris no Museu do Petit Palais. De regresso ao país, esteve integrada no mesmo conjunto de Arte Portuguesa, no Palácio da Ajuda até Maio de 1988.

Regressou ao Hospital em 1989.

D. João VI só foi coroado Rei em 1816, embora assumisse a governação do Reino em 1792.

Na data da colocação da sua estátua no Hospital da Marinha continuava a ser, no Rio de Janeiro, o Príncipe Regente.

Decorre deste facto o nome, correctíssimo, com que na Marinha sempre designaram a sua estátua e a sala do Hospital da Marinha onde se encontra – Sala do Príncipe.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

4. **ESTÁTUA DO PRÍNCIPE REGENTE D. JOÃO**



Foto de António Sacchetti (Filho) – Hospital da Marinha

REVISTA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 320 • ANO XXVIII

MAIO 99 • MENSAL • 240\$00

25 de Abril
25 Anos





Comemorações do Dia da Marinha e das Forças Armadas

Lisboa, 20 de Maio de 1999

PROGRAMA

08 a 23 Maio (Horário das 10.00 às 20.00 horas), na Cordoaria Nacional.
Exposição das Actividades da Marinha e das Forças Armadas.

18 Maio às 21.30 horas

Concerto pela Banda da Armada e Orquestra Metropolitana de Lisboa
na Aula Magna da Reitoria da Universidade de Lisboa.

19 Maio às 17.00 horas

Sessão solene na Academia de Marinha

20 Maio às 10.10 horas

Celebração de Missa de Acção de graça e sufrágio
pelos mortos das Forças Armadas, na Igreja dos Jerónimos

20 Maio às 11 horas

Cerimónia Militar

20 Maio às 12.30 horas

Almoço no Pavilhão das Galeotas do Museu de Marinha

20 Maio das 10.00 às 17.00 horas

Entrada gratuita no Museu de Marinha, Fragata "D. Fernando II e Glória",
Aquário Vasco da Gama e Planetário Calouste Gulbenkian.

20 Maio das 10.00 às 17.00 horas

Abertura ao público dos Faróis do Cabo Raso e Cabo da Roca.

15 a 23 Maio das 10.00 às 18.00 horas

Abertura ao público de Unidades Navais, atracadas no Cais do Jardim do Tabaco.

15 e 21 Maio às 16.00 na Praia de Carcavelos

Demonstração de meios e capacidades do Instituto de Socorros a Náufragos

15 a 23 Maio das 10.00 às 18.00 horas

Embarque e passeio no Tejo de grupo de jovens a bordo de Unidades Navais

22 Maio às 21.30 horas

Concerto da Banda da Armada na Academia Almadense

22 e 23 Maio

Provas Náuticas no Rio Tejo.

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 320 • Ano XXVIII

Maio 1999

Director

CALM EMQ RES

Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CFR REF Jorge Manuel Patrício Gorjão

Redacção

2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção

1SARG T Vitor Manuel Gaspar Lopes

Colaboradores Permanentes

CMG REF Raúl de Sousa Machado

CTEN FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos

CTEN Abel Ivo de Melo e Sousa

1TEN REF Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade

Edifício da Administração

Central de Marinha

Revista da Armada

Rua do Arsenal

1149-001 Lisboa - Portugal

Telef: (01) 321 76 50

Fax: (01) 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet

<http://www.marinha.pt>

e-mail da Revista da Armada

revista.armada@mail.marinha.pt

**Fotocomposição,
paginação electrónica, fotolito,
montagem e produção**

Página Ímpar, Lda.

Estrada de Benfica, 317 - 1º F

1500 Lisboa

Tiragem média mensal:

6000 exemplares

Preço de venda avulso: 240\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343



25 de Abril - 25 Anos
(Foto de Paulo Mendonça
TMAR A)

ANUNCIANTES:

BTA - Banco Totta & Açores; Clínica de Santa Madalena; EID - Empresa de Investigação e Desenvolvimento de Electrónica, S.A.; OGFE - Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento; OGMA - Oficinas Gerais de Material Aeronáutico.

SUMÁRIO



As comemorações
do 25º aniversário
do 25 de Abril.

10

O Curso de Formação de Sargentos
visa ministrar conhecimentos
e desenvolver aptidões por forma
a habilitá-los para o exercício das
suas funções.

12



Almirante Pereira da Silva durante
a 1ª República, a refundação
da Marinha para o século XX
e a opinião pública.

(Pereira da Silva, conferencista, numa
admirável caricatura de Mestre Francisco
Valença).

17

OS ÚLTIMOS NAVIOS DO IMPÉRIO	4
PONTO AO MEIO DIA	5
DE OUTROS TEMPOS, NO NOSSO TEMPO	6
POR UM PODER NAVAL ADEQUADO AOS INTERESSES NACIONAIS	8
SEMINÁRIO PARA JOVENS OFICIAIS DAS MARINHAS EUROPEIAS	14
CARTAS DO CEMA	15
A MARINHA JOANINA	16
INSTITUTO HIDROGRÁFICO	22
ESCOLA NAVAL	23
NAVIOS ESTRANGEIROS	24
NOTÍCIAS	25
CONVÍVIOS	26
NOTÍCIAS	28
IDENTIFICAÇÃO E RECONHECIMENTO VISUAL	30
DESPORTO	31
MOISÉS E A TRAVESSIA DO MAR VERMELHO	32
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA

Os últimos navios do Império



Pinura do Arquitecto Têmo Gomes

Corveta mista "Infante D. Henrique"

1869-1879

CARACTERÍSTICAS

Era a corveta "Hawk", inicialmente projectada para a marinha do Reino Unido, e adquirida em 1868.

Casco de madeira

Deslocamento: 1418 toneladas

Armamento: 11 bocas de fogo

(10 de calibre 32 e uma de calibre 68 em rodízio)

COMISSÕES PRINCIPAIS

Estação Naval de Moçambique, 1870

Guerra no sul de Angola, 1871

Comissão no Zaire, 1872

Comissão em Tânger, 1873



Escola Naval – “Alma Mater”?

Uma questão que se coloca hoje, talvez como nunca durante os últimos dois séculos, à Marinha, às Forças Armadas e ao País, refere-se à Escola Naval, ao papel que tem desempenhado e àquele que deve ser o seu futuro no contexto do grupo onde se insere e exerce: a Marinha de Portugal. Terá sido, será, deverá continuar a ser a Escola Naval a “Alma Mater” da Marinha?

Da expressão Alma Mater, como de muitas outras, tem o tempo matizado e enriquecido o significado. De mãe criadora, do latim comum, passou, na linguagem dos poetas, a abranger todas as mães e a significar a Pátria a que, com alguma falta de lógica, os povos filhos de Roma não chamaram “Mátria”. De qualquer modo, o significado poético latino de Alma Mater acrescentou ao utilitarismo da expressão algo de espiritual que, transcendendo a simples designação da relação ou objecto, lhe conferiu um conceito de valor aglutinador e diferenciador. A Pátria transporta um valor espiritual que, por comum e específico, identifica e diferencia. Breve o significado figurativo da expressão abarcou aquilo que mais importa para a identificação e diferenciação da Pátria: A fonte da sua cultura. Alma Mater passou, em várias línguas e sempre na sua forma latina, a significar aquilo que contribui para a formação do espírito do grupo diferenciado. É assim que as grandes universidades europeias, fundadas em épocas de aglutinação e afirmação de povos nascidos do tronco comum greco-latino, constituindo-se pólos de consolidação e desenvolvimento de novas culturas, são eleitas Alma Mater nacionais. Coimbra tem sido considerada a Alma Mater da Nação Portuguesa.

Do que foi a Escola Naval, não restam dúvidas. Para além da função utilitarista que terá presidido à sua fundação nos finais do século XVIII e que se traduzia na formação científica e técnica dos homens a quem a Nação entregava a sua soberania do Mar, a Escola aglutinou esses homens, foi determinante para a consolidação de uma comunidade profissional e cul-

turalmente diferenciada, identificada com a natureza e as aspirações do País, preparada para cumprir os seus grandes objectivos. A Nação lucrou obviamente com a acção individual e colectiva de tal comunidade. A afirmação da necessidade de formação integral e específica dos chefes militares por um lado e a consolidação de conceitos de acção estratégica diferenciados para os diversos ambientes, mar, terra e mais tarde, o ar, por outro, vieram confirmar a vantagem da chamada Cultura Naval e das instituições que lhe têm dado corpo e expressão.

A arte e a ciência militares necessitam, para serem exercidas, de homens e máquinas. Hoje como ontem, talvez em proporção numérica evolutiva, mas sempre de máquinas e homens. Ambos, como se tem demonstrado, requerem paradigmas e caracteres físicos em muito comuns mas igualmente diversos consoante o meio onde exercem. Esta diferenciação física torna igualmente vantajoso, mesmo indispensável, que os homens adquiram, à partida e na continuidade da sua formação, mentalidades, psicologias, conhecimentos técnicos e filosofias adequadas à sua condição militar e, por outro lado, adaptadas ao meio físico, à especificidade do material e dos sistemas que operam em acção.

Quer isto dizer que estão errados os modernos conceitos de Defesa e Segurança que implicam a integração e co-actuação civil-militar, a interoperabilidade de sistemas ou a operação conjunta inter-armas? De forma nenhuma. A participação coligada de toda a sociedade, a operação conjunta dos Ramos, a troca de experiências e de conhecimentos, o encontro de escalas organizacionais e operacionais viáveis são, hoje, indispensáveis à concretização do direito dos cidadãos à Defesa e Segurança nacionais. Mas esses conceitos só serão realizáveis e eficazes se cada um dos intervenientes estiver preparado para a sua especificidade em favor da actuação do conjunto. Ninguém pode dar o que não tem ou ensinar o que não sabe. Trata-se hoje, portanto, de construir um grande e efi-

caz sistema de Defesa e Segurança em que cada um dos subsistemas seja suficientemente forte para não quebrar o conjunto e suficientemente aberto para aceitar e tornar eficaz o enlace de todos. Assim, as tendências estratégicas modernas, aliás sobretudo operacionais e menos genéticas, não vêm, de forma alguma, prejudicar a necessidade de Portugal, Nação marítima por excelência que foi, é, e deve continuar a ser, continuar a manter e a desenvolver uma cultura naval no seio das suas Forças Armadas, como meio de fortalecer este sector indispensável à sobrevivência da identidade Nacional.

E voltamos à Escola Naval. Admitindo que qualquer Escola, civil ou militar, desde que disponha de meios materiais e humanos adequados, possa fornecer a formação técnica e científica, talvez até ética e militar aos futuros oficiais da Armada, restaria no entanto o “espírito”. Restaria a aglutinação dos sonhos, interesses e paradigmas que decorrem e respondem à especificidade do mar, das plataformas e dos sistemas navais; restaria a linguagem, o entendimento no planeamento e na acção. Faltaria a cultura naval enfim! Só a Escola Naval pode responder pelo espírito marinheiro.

Se Coimbra, talvez não tanto como Sagres, nos ajudou a identificar, diferenciar e afirmar como Nação-Povo que activamente tem participado na construção da Europa e do Mundo, a Escola Naval e o seu espírito, criado por sucessivas gerações dos seus mestres e alunos e pela interacção permanente com a própria Marinha e o Mar, tem sido o melhor instrumento para identificar, diferenciar, afirmar os marinheiros de Portugal, agentes estruturantes do carácter da Nação.

É que de facto, a Escola Naval é de há muito e deverá continuar a ser a “Alma Mater” da Marinha de Portugal, repositório e fonte do seu espírito, do seu modo de servir, da sua cultura de valores sempre identificados com os da Nação.

Américo da Silva Santos
CALM

Da Batalha do Salado à do Cosovo

Etnias, religiões e culturas

Na ascensão e queda dos impérios, os séculos XIV e XV são importantes, especialmente para a Europa.

O Islão tinha iniciado a sua expansão com o avanço do povo árabe do Sudoeste da Península Arábica, pouco depois da morte de Mahomé (632), primeiro para o centro da Ásia, até à Pérsia e ao Cáucaso, depois para Ocidente, conquistando todo o Norte de África (709).

Com a Revelação os árabes traziam as tradições, a filosofia, as leis, a reforma do sistema administrativo e social. Árabe era uma cultura superior que ocupou toda a região que vai da Pérsia a Marrocos.

Na Europa, passaram Gibraltar (711) (1), ocuparam quase toda a Península Ibérica, atravessaram os Pirenéus e só foram sustados bem no interior da França, quando os francos os derrotaram em Poitiers (732).

Os turcos, viviam no centro da Ásia, para lá do Lago Ózio (Mar de Aral), na região que é hoje a Mongólia Exterior. Começaram a aparecer esporadicamente mais a Ocidente pelo século IX, como escravos e como mercenários combatentes.

No século X converteram-se ao islão, por iniciativa própria, sem terem sido

ocupados e mantendo a sua individualidade étnica e as suas particularidades culturais em relação aos árabes.

Depois de mais de 17 campanhas bem sucedidas entre os anos 1000 e 1030, ocuparam a região a Norte da Índia (2). Ainda no século XI conquistaram a Ásia Menor, com excepção de Constantinopla, ao Império Bizantino. Eram chamados seljúcidas, do Sultanado Seljúcida. Os árabes tinham torneado a Ásia Menor mas nunca ali conseguiram penetrar.

Chefiados por Mahomé II, e já conhecidos na Europa por otomanos, acabaram por conquistar Constantinopla em 29 de Maio de 1453. O Imperador Constantino XI morreu na defesa da cidade e este acontecimento marca o fim da Idade Média. Era o início do Império Otomano.

Os eslavos vieram para a Península Balcânica no século VII, começando por se instalarem na região que é hoje o Montenegro e no Sudoeste da Sérvia. Iniciaram a sua expansão no século XII, quando os turcos já haviam ocupado a Ásia Menor.

Os sérvios (já se deverão designar assim) ocuparam larga área, do Danúbio ao centro da Grécia, incluindo a Macedónia. Atingiram o apogeu do Império com Stefan Dusan (1331-55), que mudou

a capital para a cidade de Skopje, hoje capital da Macedónia) (3).

Durou pouco, este Império. Exactamente nesta época os cristãos da Península Ibérica afastavam os muçulmanos árabes, enquanto que no outro extremo, na Península Balcânica, os muçulmanos turcos passavam os Dardanelos e o Bósforo (hoje Estreitos Turcos) e iniciavam a invasão da Europa. É o fluxo e o refluxo dos Impérios.

Na Península Ibérica, em 30 de Outubro de 1340, os Reis D. Afonso IV de Portugal, Afonso XI de Castela e Pedro IV de Aragão, derrotaram a última investida dos Reis de Granada e de Marrocos na Batalha do Salado, nome de um pequeno rio perto de Cádiz. Em Cosovo Polje (Campo de Melros), em 28 de Junho de 1389, a nobreza sérvia chefiada pelo Príncipe Lázar, foi derrotada pelos muçulmanos otomanos, apesar do Sultão Murad I ter morrido.

Logo no mesmo ano conquistaram a Bulgária, em 1417 uma parte interior da Albânia, e a totalidade da Bósnia em 1463, mantendo aqui, sem qualquer interrupção até 1871, a fronteira entre o islão e a cristandade. A ocupação otomana da Bósnia e da Sérvia durou 482 anos, quase



Limites da expansão islâmica, árabe na Europa Ocidental, turca na Europa de Leste.

meio milénio. A etnia de sérvios, bósnios e montenegrinos é a mesma, é eslava. A cultura sofreu a influência das ocupações históricas, nomeadamente da diferença religiosa: islâmica, católica e ortodoxa. É também muito diverso o modo como a formação religiosa, nestes três casos, influencia a organização do Estado e o comportamento da sociedade.

A história do povo albanês é complexa. Convém porém recordar que derrotaram o Sultão Murad II em 1449, o que lhes granjeou o reconhecimento da Cristandade. Mas acabaram por ter que se submeter totalmente ao poder otomano em 1503, tendo muitos albaneses fugido para Itália. Nos séculos XVII e XVIII deu-se uma grande emigração de sérvios para Norte, para terras dos Habsburgos e os muçulmanos albaneses estabeleceram-se no Cosovo, em Metohija e na Albânia Ocidental. É esta a razão da ascendência albanesa dos cosovares, que tem mais de duzentos anos.

O dia da derrota de Cosovo, 28 de Junho de 1389, passou a ser considerado pelos sérvios como Dia Nacional. Para os muçulmanos conterrâneos, porventura mais muçulmanos do que sérvios, recordará uma vitória. Poderá o Dia Nacional de um país ser visto pela Nação com dois significados opostos, sem que essa Nação se sinta dividida?

Foi exactamente no Dia Nacional, mas

em 28 de Junho de 1914, que o Arquiduque Francisco Fernando, Príncipe herdeiro do Império Austro-Húngaro e sua esposa, foram assassinados em Sarajevo (Bósnia) por um jovem nacionalista sérvio. Foi mais um grito de protesto contra o Império Otomano mas, principalmente, contra o projecto Austro-Húngaro de uma grande Croácia, que contrariava as aspirações da formação da Grande Sérvia. E ambos os projectos incluíam a anexação da Bósnia, que nunca foi um Estado independente e que ainda hoje, para satisfazer uns e outros, está retalhada, absolutamente inviável como estado soberano.

A Grande Guerra de 1914-18 a que este assassinato deu origem acabou com ambos os Impérios... e com os restantes impérios Centrais (o império Germânico que passou a República e o Império Russo que a partir de 1917 viveu a Revolução).

Mas é conveniente recordar que já em 11 de Junho de 1903 tinha sido assassinado no seu palácio de Belgrado, o rei da Sérvia Alexandre I, da dinastia Obrenovitch, e alguns membros da família real. Que lhe sucedeu Pedro I, restaurando a dinastia Karajorgevitch, e que o filho deste, Rei da Sérvia também com o nome de Alexandre I Karajorgevitch foi assassinado em Marselha por um terrorista croata, em 1934. São três regicídios e quatro guerras, neste século.

Passados 600 anos sobre a derrota de Cosovo, nas comemorações do Dia Nacional de há 10 anos, em 28 de Junho de 1989, o Presidente da Sérvia Milosevic assumiu posições nacionalistas fortemente agressivas, desajustadas aos tempos de hoje mas com consequências trágicas em qualquer tempo.

E é a situação trágica e vergonhosa que presenciamos que obriga os políticos responsáveis de hoje a actuar de forma adequada, para que os políticos irresponsabilizáveis de amanhã, como está na moda, não tenham que vir a pedir desculpas pela impassibilidade ou ineficácia dos seus antecessores.

António Emílio Ferraz Sacchetti
VALM

NOTAS:

(1) Gibraltar vem de Jebel Tariq, "Monte de Tárique", local onde os muçulmanos desembarcaram, sob o comando de Tárique, em 711.

(2) cf. Francis Robison Atlas of the Islamic World, Oxford, Phaidon Press Ltd., 1982, bem como outras referências à expansão do Islamismo.

(3) Cf. editor Felipe Fernández-Armesto, the Peoples of Europe, Londres, Times Books, 1994, e outras referências aos povos da Europa.



ESTABELECIMENTO FABRIL DO EXÉRCITO
ESPECIALIZADO NA CRIAÇÃO E PRODUÇÃO
DE FARDAMENTOS, EQUIPAMENTO E
MATERIAL DE AQUARTELAMENTO.

FÁBRICAS
Fardamentos militares e civis; Calçado militar e de segurança;
Capotas de lona para viaturas; Tendas militares e civis
Equipamento individual de combate; Emblemas, símbolos
e botões em metal; Mobiliário metálico

CENTROS COMERCIAIS
Lisboa e Porto

QUALIDADE
Centro de Qualidade Própria

DESIGN
Um Gabinete de Design
especialmente habilitado a realizar projectos no referente a
Fardamentos civis e militares

CAMPO DE SANTA CLARA - 1100 LISBOA - PORTUGAL
TELEF: 886 30 06 - 886 71 21/8 - FAX: 887 61 04



OFICIAL DO EXÉRCITO
ANDRÉ ALVES



GENERAL DA ARMADA
JOÃO DE SANTANA GAMA



GENERAL DA FUERZA AEREA
JOÃO DE SANTANA GAMA



OFICIAL SUPERIOR DO EXÉRCITO
JOÃO DE SANTANA GAMA

Por um Poder Naval adequado aos Interesses Nacionais



Em artigo publicado, em 1985, na Revista Militar o actual CEME, após clara análise à situação portuguesa, concluía:

“Sendo Portugal um país charneira entre o primeiro e o terceiro mundos, o Norte e o Sul, o desenvolvimento e o subdesenvolvimento, ... entre as Américas e a Ilha Mundial, o mundo marítimo e o mundo continental, ... a Europa e a África... nunca terá força para ser neutral e necessita de um aparelho de força por o não ser”.

Os acontecimentos mundiais registados na última década conduziram, conforme aludi em recente artigo, a uma maior maritimidade da Europa e ao afastamento do Velho Continente de qualquer potencial “Perturbador Continental” mas não eliminaram a afirmação de que Portugal necessita de um aparelho de força.

Se precisamos de um aparelho de força, a geografia impõe que sintamos a maritimidade e que não descuremos a defesa naval.

Sem necessidade de citar Fournier, basta considerar a situação geográfica do nosso país para concluir que uma organização naval não é peça de luxo, mais ou menos dispensável na nossa administração, mas sim o natural e indispensável corolário das necessidades derivadas daquela situação especial.

A nível estratégico mundial, a consequência mais evidente da nossa posição geográfica continua a ser o nosso condi-

cionamento pelos interesses das grandes potências e como os grandes conflitos mundiais têm, segundo Pirenne e a História, normalmente com protagonistas, em campos opostos, as potências marítimas e as potências continentais, nós, que não temos possibilidade de ser neutrais, devemos, como país marítimo, estar, como estamos, ligados à potência marítima. Hoje, com os acontecimentos mundiais da última década, há quem advogue a não necessidade de forças navais, a dissolução da NATO ou o seu afastamento da resolução dos problemas europeus. Esquece-se a proliferação de conflitos, por enquanto, de menor dimensão, a insipiência das organizações europeias de defesa, a maritimidade do nosso país e a localização de parte do território em plena área de interesse dos aliados do outro lado do Atlântico.

E, se somos – e bem - pertença da organização de defesa do Atlântico Norte, temos de ter presente que, para um apoio mútuo possível, prático e eficaz, a constituição da nossa esquadra tem de ser tecnologicamente compatível com aquela que a NATO tem destinada a operar na sua, e nossa, área de interesse.

Mas, não podendo esperar da Aliança a resolução de todos os nossos problemas, temos de ter a noção clara dos meios necessários.

O primeiro objectivo do poder naval português não pode deixar de ser a defesa marítima do Continente e Ilhas, a vi-

gilância do espaço interterritorial – praticamente ermos de navios de flâmula – e a manutenção, até onde pudermos, da inviolabilidade da nossa costa (já nos primórdios do século XX, considerava o general Moraes Sarmento que “a defesa das costas deve apoiar-se principalmente nas forças móveis do mar”).

Para cumprir este objectivo, há que possuir meios adequados, não esquecendo, como a configuração do país exige e Mackinder teorizava, a necessidade de componente anfíbia.

Mas o poder naval não se torna preciso apenas para a sua função primordial de elemento de defesa; tem ainda nas necessidades de fiscalização, de apoio, de socorro, de presença, de representação, de defesa dos interesses nacionais, outras tantas causas originárias.

Para o desempenho de funções de serviço público, limito-me a evidenciar a necessidade de os patrulhas saírem, urgentemente, do banho-maria em que se encontram desde o fim da década de 70.

Como é óbvio, a capacidade para desempenhar outras funções de defesa dos interesses nacionais estará sempre condicionada à dimensão e qualidade do poder naval existente; gostaria apenas de relembrar que os EUA, quando entenderam dever entrar na luta económica internacional, desenvolveram a sua marinha de guerra.

*

Se, como julgo, o poder naval é aquele que melhor caracteriza em si o poder nacional, em todas as suas manifestações e formas, temos que defendê-lo em todos os “fora”; temos que, exaustivamente, lutar por ele e, insistentemente, reclamá-lo.

Não obstante a visibilidade alcançada, o ano passado,

pela Marinha, no desempenho de missões importantes, afigura-se-me que, de uma maneira geral, marinheiros e mar continuam sendo estranhos à nossa sociedade. E, se meditarmos um pouco nesta espécie de apatia com que é encarada a Armada Portuguesa, teremos de concluir que ela procede da incapacidade, do desconhecimento ou da incompreensão da sociedade e, especialmente da elite política sobre o que o serviço do mar representa.

Assim, temos que, por todas as formas, mostrar à Nação o que somos e como poderemos defender e desenvolver os interesses nacionais; temos que esclarecer a escol.

Julgo que a criação de um poder naval adequado às nossas necessidades de defesa dos interesses nacionais, só será viável quando ele for encarado como um Projecto Nacional Permanente e não de legislatura, como tem vindo a ser seguido, para quase todos os sectores da governação.

Projecto Nacional Permanente que lhe é conferido pela aprovação, em CSDN, de um Conceito Estratégico e de um Sistema de Forças, mas que não encontra tradução clara nos programas dos partidos e dos governos, nem nos orçamentos.

Há, pois, que motivar as elites para a necessidade de encarar os assuntos de defesa com outra visão e outra vontade; há que concretizar a LPM sem adiamentos, há que elucidar a Nação para a reflexão de Oliveira Martins: “Proteger é semear. Nem sempre colhe o fruto, aquele que espalhou a semente; mas uma Nação não é um dia; é a sucessão das gerações dos seus filhos...”; há que, como defendia o almirante Celestino Soares, levar os Governos a correrem para o mar e ensinarem para que ele serve.



F. Machado da Silva
VALM

A Indústria Aeronáutica de Portugal

A Cultura Aeronáutica da OGMA tem na modernização e flexibilização dos seus recursos a capacidade para continuar a posicionar-se na primeira linha da indústria aeronáutica mundial, conseguindo responder com êxito às exigências de um vasto leque de clientes.

Os últimos contratos assinados e as novas certificações conquistadas, tanto no âmbito da aviação militar como comercial, são disso bem a prova.



EMBRAER ERJ-145
Estação de Serviço



ROLLS ROYCE/ALLISON AE 2100/AE 3007
Estação de Serviço



DORNIER DO 328JET
Montagem da Fuselagem



SA-330 "PUMA"
200º Helicóptero Intervencionado



NATO AWACS
Fabricação de Armários e Consolas



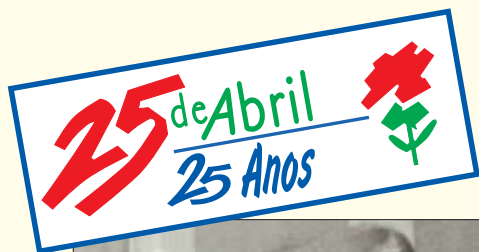
INDÚSTRIA AERONÁUTICA DE PORTUGAL, S.A.

A Paixão pela Aeronáutica
desde 1918

2615 Alverca – Portugal
Tel. (01) 958 10 00 • Fax (01) 958 04 01



CERTIFICADO
N. 96 / CEP. 393
EMITIDO PELO
INSTITUTO
PORTUGUÊS DA
QUALIDADE
ISO 9002



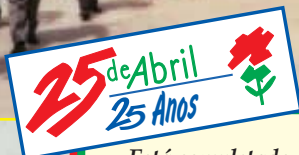
25 de Abril -



Tomada de posse do novo Chefe do Estado da Armada, Almirante Pinheiro de Azevedo, a 30 de Abril de 1974 na Casa da Balança.



25 Anos



Fotos de Paulo Mendonça 1MAR A(9)
(Cab. Fotografia)



Está completado um quarto de século sobre a Revolução de Abril, a chamada "Revolução dos Cravos", levada a cabo pelos militares portugueses através do Movimento das Forças Armadas, aniversário que foi com muita dignidade recentemente comemorado.

John F. Kennedy disse: "Aqueles que tornam a evolução pacífica impossível, tornarão a revolução violenta inevitável". Felizmente assim não aconteceu com os portugueses, porquanto os militares deste país, enquadrados por alguns mais destemidos oficiais conseguiram, sem derramamento de sangue, mudar o regime político que vigorava havia quase meio século, restituindo ao povo os ideais da liberdade, da justiça e da tolerância.

Com maior ou menor turbulência, embora indesejada mas subjacente e inevitável, tornou-se possível promover as transformações políticas que permitiram a Portugal ser um país democrático, totalmente inserido no contexto político e sócio-económico da União Europeia e dela fazer parte integrante, sem quaisquer reservas ou condicionalismos.

Apesar de todos os erros, dos custos e, reconheça-se, foram muitos, a realidade hoje vivida fica, sem dúvida, a dever-se à iniciativa e determinante generosidade dos militares que, naquela data, com todos os riscos inerentes, decidiram avocar tão importante missão. Com a mesma nobreza, depois igualmente souberam renunciar ao poder, cumprindo assim os compromissos manifestamente assumidos para com os demais portugueses.

Decorridos vinte e cinco anos, também a Revista da Armada não se deve alhear das suas responsabilidades na defesa dos interesses dos seus leitores, acompanhando a comemoração de tão importante evento nacional, lembrando que muitos, antes deles, deram as suas vidas para que fossem preservados valores, que hoje são tidos como certos e inquestionáveis.



O Curso de Formação de Sargentos (CFS)

Criado em 1961, o G2EA integra várias Escolas Técnicas, o Departamento de Formação de Sargentos e o Departamento de Formação de Língua Inglesa.

Entre outras funções, compete ao G2EA assegurar a formação militar e técnica dos sargentos e praças nas áreas funcionais que lhes estão atribuídas, por forma a habilitá-los para o exercício das suas funções. É precisamente sobre o Departamento e o Curso de Formação de Sargentos que vos iremos falar.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Visando centralizar toda a formação de cultura geral, militar e cívica que são comuns às diversas escolas e cursos, foi criado por despacho de 10 de Abril de 1979, do CALM Superintendente dos Serviços do Pessoal da Armada, o Departamento de Instrução Comum.

Decorrente da publicação do Decreto Regulamentar nº 34/94 e consequentemente do Regulamento Interno do G2EA de Escolas da Armada, o Departamento de Instrução Comum foi extinto dando origem a dois departamentos:

O Departamento de Formação de Sargentos, (cujos cursos ministrados são o Curso de Promoção a Sargento-Chefe e o Curso de Formação de Sargentos – Fase comum) e o Departamento de Formação de Língua Inglesa.

OBJECTIVOS DO CFS

O programa do CFS tem como finalidade preparar os cabos das classes homónimas para o desempenho das funções atribuídas aos sargentos.

Para o cumprimento desta finalidade o CFS divide-se em 2 Fases: numa 1ª Fase temos a formação comum, que é ministrada no Departamento de Formação de Sargentos, e numa 2ª Fase temos a formação específica que é realizada nas diversas Escolas Técnicas.

A 1ª Fase do CFS consta das seguintes disciplinas: **Técnicas de Formação (TF); Organização e Regulamentos (OR); Logística (LG); Marinharia (MR)*; Infantaria (IF); Elementos de Comunicação (PR 1); História Naval (HT3); Estatística (ES); Educação Física (EF)** [* Excepto para os formandos da classe de Condutores de viaturas].

Relativamente às condições de acesso para o ingresso no CFS é necessário, entre outras, fazer uma prova técnico-naval, tendo os formandos como habilitação mínima o 9º Ano de escolaridade.

CFS 98/99 (1ª FASE)

A 1ª Fase do CFS 98/99 decorreu no período compreendido entre 28 de Setembro de 1998 e 22 de Janeiro de 1999, sendo frequentado por 83 cabos de diferentes classes: 8 Artilheiros; 15 Comunicações; 7



Formadores do Departamento do CFS (1ª Fase do CFS 98/99).

Electricistas; 20 Fuzileiros; 6 Abastecimentos; 4 Taífa; 3 Condutores de viaturas; 4 Detectores; 5 Manobra; 3 Mergulhadores; 7 Condutores de Máquinas; 1 Radarista.

No que diz respeito às idades dos formandos, elas estão situadas entre os 31 e os 42 anos, constatando-se que a média etária são os 37 anos, conforme consta o Gráfico 1.

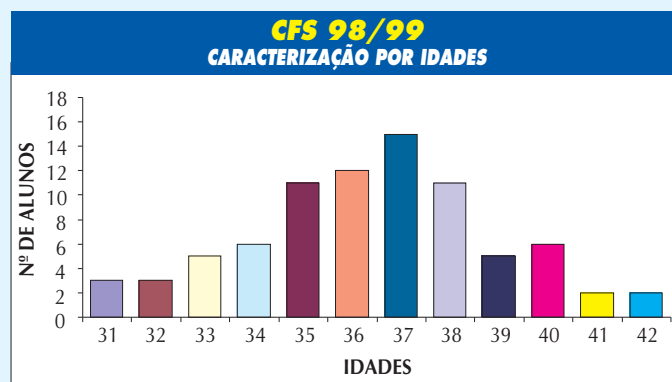


Gráfico 1

Quanto ao nível de escolaridade, 47% dos formandos têm habilitações superiores ao 9º Ano, sendo um dos formandos licenciado (ver Gráfico 2).

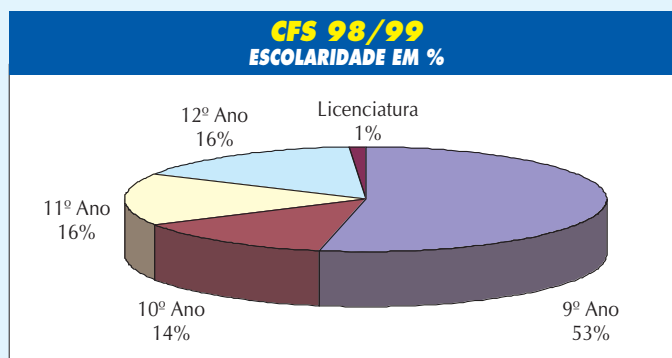


Gráfico 2

Na opinião do Chefe do Departamento de Formação de Sargentos, CTEN Neves Agostinho, **“Existe uma tendência para um decréscimo da idade relativamente à frequência do CFS e um aumento das habilitações literárias”.**

Ao abrigo do protocolo de cooperação entre as Forças Armadas Portuguesas e a dos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP), foram integrados neste curso 10 militares provenientes de Angola e Moçambique (7 praças de Angola e 3 sargentos de Moçambique).

À sua chegada foi-lhes ministrado um teste diagnóstico de Português e Matemática, a nível do 9º ano de escolaridade, cujos resultados permitiram concluir que os conhecimentos destes formandos nestas áreas eram insuficientes para a aprendizagem, quer dos conteúdos da 1ª Fase, quer dos da 2ª Fase. Assim, de acordo com a proposta nº 03/98 do G2EA, de 01OUT98, as disciplinas de Elementos de Comunicação e Estatística foram substituídas pelas de Português e Matemática. Nestas, os formandos constituíram uma turma à parte.

Para além das aulas de Português e Matemática, estes 10 formandos frequentaram as aulas de Marinharia, Infantaria e Educação Física, nas mesmas circunstâncias que os demais formandos, integrados em duas das turmas.

AVALIAÇÃO

No decorrer do CFS – 1ª Fase a avaliação é feita através de testes formativos e testes sumativos, para os quais foi utilizado o banco de perguntas existente e um teste de razão de ganho, cujos resultados evidenciam que 38 formandos, cerca de 50%, obtiveram um ganho entre 30 e 45%; 22 formandos progrediram entre 15 a 30% e 17 formandos tiveram um ganho entre 45 e 60%.

Perguntámos ao Comandante Neves Agostinho, qual a sua opinião relativamente ao aproveitamento dos formandos e a resposta foi **“É excepcional. Os formandos vêm muito bem preparados para este curso. A prova técnico-naval tem desenvolvido nos militares hábitos de estudo, o que faz com que quando são admitidos ao curso já vêm com um ritmo de estudo bastante grande, não sentindo assim muitas dificuldades”.**

Na sua opinião **“lidar com pessoas que vêm ao DSF frequentar um curso, quer o CFS-1ª Fase, quer o curso de Promoção a Sargento-Chefe, é sempre enriquecedor (para a equipa de Formadores e Formandos) pela troca de experiências que se faz. Tentamos de alguma forma contribuir para que essas pessoas adquiram conhecimentos e sistematizem os conhecimentos já adquiridos e por outro lado que sintam que a Formação é um assunto que deve ser considerado com seriedade e que deve fazer parte do ser profissional, quer na Marinha, quer noutra sítio qualquer”.**



A 2ª FASE DO CFS

Depois de feita a 1ª fase do CFS, os formandos são distribuídos pelas diversas Escolas Técnicas existentes no G2EA. Assim sendo, temos:

ESCOLAS	CLASSES	DURA. DA 2ª FASE DO CURSO
Esc. de Comunicações (ECO)	Comunicações (C)	138 Dias úteis
Esc. de Artilharia Naval (EAN)	Artilheiros (A)	152 Dias úteis
Esc. de Marinharia (EMR)	Manobra (M)	124 Dias úteis
Esc. de Armas Submarinas (EAS)	Torpedeiros (T)	180 Dias úteis
Esc. de Informações e Combate (EIC)	Radaristas (R)	160 Dias úteis
Esc. de Mergulhadores (EMERG)	Mergulhadores (U)	80 Dias úteis
Esc. de Fuzileiros (EF)	Fuzileiros (FZ)	130 Dias úteis
Esc. de Máquinas (EMAQ)	Condutores de Máquinas (CM)	204 Dias úteis
	Condutores de automóveis (V)	137 Dias úteis
Esc. de Electrotécnica (ET)	Electrecistas (E)	161 Dias úteis
Esc. de Abastecimento (AB)	Taífas (TF)	100 Dias úteis
	Abastecimento (L)	140 Dias úteis

No que diz respeito às classes de Enfermeiros, Paramédicos, Electrotécnicos, Maquinistas Navais e Programadores de Informática, o acesso ao CFS é feito por concurso (militares e civis), sendo o curso ministrado à parte.

Os cursos têm uma duração de 3 anos lectivos excepto o de Programadores de Informática (130 dias úteis). As habilitações literárias necessárias são o 12º Ano na área de Biologia para os Enfermeiros (HF), 12º Ano área de Biologia e Química para os Para-médicos (HP). Para os restantes cursos é necessário o 11º Ano.

Quanto às escolas onde são ministrados estes cursos temos: Escola de Saúde Militar, Escola de Electrotécnica, Escola de Máquinas e DAMAG. 📍

Alexandra Brito
2TEN TSN

ENTREVISTA

Para sabermos como tem corrido o CFS 98/99, a R.A. entrevistou 5 formandos – o Cabo T Lopes (37 anos), o Cabo T Valente (32 anos), o Cabo T Guerreiro (40 anos), o Cabo T Sequeira (40 anos) e o Cabo R Duarte (32 anos), que nos deram a sua opinião relativamente ao curso que estão a frequentar.

R.A. Quais foram os aspectos mais interessantes do CFS – 1ª Fase?

CABO Sequeira: De uma maneira geral, gostei de tudo, especialmente História Naval e Estatística e para aquilo que se pretende as disciplinas leccionadas são o suficiente.

CABO Duarte: Há disciplinas que são essenciais, que é o caso da Organização Militar, embora a matéria não seja muito motivante, é uma disciplina importante e se for dada por um bom formador, que foi o caso, faz-se bem.

CABO Guerreiro: Em relação à Organização Militar, penso que não seja muito útil aquilo que aprendemos. Na minha opinião, o que nos interessa é sabermos quais os nossos deveres específicos. No que



diz respeito à disciplina de Marinharia penso que lhe deveria ser dada mais tempo, ou seja, pelas matérias que a disciplina aborda, é-lhe dedicado muito pouco tempo, comparado com outras. Em termos de vida no mar, a Marinharia é fundamental.

CABO Lopes: Na minha opinião o tempo dedicado à disciplina de História, poderia ser reduzido, podendo

assim ser distribuído por outras disciplinas mais úteis, por exemplo Marinharia.

R.A. Como está a correr a 2ª Fase do CFS?

CABO Sequeira: Bem. A Fase de especialização do CFS está muito bem estruturada.

CABO Duarte: Muito bem. A matéria é dada seguindo-se logo os exames. Contrariamente à 1ª Fase do CFS, em que a matéria é dada e só ao fim de algum tempo é que se faz o teste, e entretanto já se deu outras matérias que pouco ou nada têm a ver com a matéria anterior.

R.A. Quais são as vossas perspectivas de carreira?

Resposta unânime: Nós vamos até onde nos deixarem ir...

CABO Duarte: Em termos de idade andamos quase todos perto da casa dos 40 e poucos perto dos 30, na minha opinião é uma idade muito avançada para o CFS. A idade ideal para frequentar um curso deste género seria os 30 anos, sensivelmente. Com essa idade poderíamos pensar ainda em boas perspectivas de carreira.

"Seminário para jovens Oficiais das Marinhas Europeias"

Decorreu entre os dias 21 e 26 de Fevereiro na "Action Information School" (AIS), situada na Base Naval em Frederikshavn, na Dinamarca o "Seminário para Jovens Oficiais das Marinhas Europeias".

Participaram 28 Oficiais das Marinhas europeias da NATO, além dos oficiais das Marinhas americana, sueca e finlandesa (15 países presentes). Todos os países enviaram dois participantes, excepto Portugal e Espanha que só enviaram um oficial. Em representação da Marinha portuguesa esteve o 1TEN Pedro Alexandre Rodeia Ribeiro.

Esta escola lecciona um conjunto diverso de cursos, entre os quais os de formação/especialização de oficiais/sargentos e/ou praças em operações. Hoje esta escola é parte da Escola de Tática e Armas, situada em Copenhaga.

A "AIS" lecciona por ano 55 tipos de cursos diferentes para cerca de 1100 alunos sendo a duração dos cursos de 1 semana a 5 meses.

O trabalho do staff da "AIS" consiste não só no desenvolvimento de táticas e doutrina naval nacional mas também na participação em "NATO Tactical Working Groups". Outras missões são os cursos para países NATO para as missões de "Partnership for Peace", análise e debriefing de exercícios navais e a participação em Inspeções em navios R.D.N.

Esta base é uma das mais importantes bases, juntamente com a de Konsor, da Marinha dinamarquesa.

ORGANIZAÇÃO DO SEMINÁRIO

Este seminário foi organizado pelo Departamento de Liderança da Marinha Dinamarquesa, sedado em Copenhaga, que destacou para a escola dois oficiais (Commander Jens Simonson e Commander Nils Beck).

Os oficiais participantes foram divididos em quatro grupos (1 a 4) e depois em seis turmas (chamaram-lhe "syndicate"), de "A" a "F".

Durante três dias assistiu-se a três palestras cujos autores foram convidados pela "AIS", seguindo-se as discussões sobre os temas dados para trabalhar e descobrir os pontos comuns (os comuns, não os de maioria) entre todos os presentes.

OBJECTIVOS DO SEMINÁRIO

Este seminário surgiu por acordo comum dos CHEN's de modo a proporcionar um contacto franco e aberto entre os vários oficiais das marinhas europeias (e outras) de modo a estabelecer ligações e contacto que poderão vir a ser úteis no futuro. Propôs-se a estabelecer uma visão e um objectivo global, comum a todos os 28 oficiais presentes. A visão ficou definida que seria algo que se pretenderá atingir daqui a 10/15 anos, contudo será sempre algo visível, mas inatingível.

O objectivo global seria algo a ser atingido em breve (não tem período de tempo definido), contudo ficaria sempre visível e atingível dentro de algum tempo.



CONCLUSÕES

A apresentação final feita ao Almirante CEMA da Marinha Dinamarquesa, ALM K. Winther, foi preparada pelos participantes. As conclusões foram as seguintes:

DEFINIÇÃO DA NOSSA REALIDADE

Somos bons em:

- Cooperação
- Cultura militar naval
- "Open minded"
- "Focus"
- Troca pontos de vista /comunicação
- Qualidades próprias:
- Responsabilidade
- Perseverança
- Sociais

Podemos melhorar em:

- Habilidades/capacidades profissionais
- Compreensão:
- Língua
- Ideias de outros
- Culturas
- Objectividade (mantê-la)
- Trabalho de equipa

DEFINIÇÃO DA NOSSA FILOSOFIA

- Desafios
- Liderança
- Trabalho de equipa
- Profissionalismo

- Ajuda (entreadajuda)
- Espírito de Corpo
- Sucesso (da missão)

DEFINIÇÃO DA NOSSA ÉTICA

Valores a promover:

- Integridade:
- Lealdade
- Coragem
- Honestidade
- Respeito
- Justiça
- Humildade
- Responsabilidade

Valores a restringir:

- Egoísmo
- Intolerância
- Deslealdade
- Irresponsabilidade
- Injustiça
- Comportamento duplo e duvidoso

DEFINIÇÃO DO NOSSO OBJECTIVO

"Establish and maintain an expanding network of naval professionals, to increase inter-operability and understanding"

(está em inglês pois só assim se manterá a real definição conseguida entre todos)

DEFINIÇÃO DA NOSSA VISÃO

"Decrease tension and promote greater stability through better understanding and cooperation"

(está em inglês pois só assim se manterá a real definição conseguida entre todos)



Rodeia Ribeiro
1TEN



As “Cartas do CEMA” são documentos informativos que, a par da Revista da Armada e de outras formas de comunicação tradicionais, se destinam a divulgar assuntos de interesse interno da Marinha. A sua criação enquadra-se na Directiva do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, nº5/97, de 15 de Outubro e representa a preocupação em dar a conhecer, aos servidores da Marinha, os aspectos mais relevantes da organização. Visa-se assim estimular, por um lado, a sua contribuição para a prossecução dos objectivos da Marinha e, por outro, a sua participação nas acções que possam estar, por alguma forma, relacionadas com interesses individuais.

Distribuídas para os mesmos destinatários das Ordens da Armada e inseridas na página da Marinha na “internet” (www.marinha.pt) por forma a permitir o seu acesso fácil e oportuno, especialmente aos servidores da Marinha residentes fora da área de Lisboa, as “Cartas do CEMA” têm provado ser um veículo de informação de muito interesse e utilidade.

Com o intuito de potenciar os efeitos, claramente positivos, que estes documentos informativos têm proporcionado, a Revista da Armada propõe-se passar a divulgar as súmulas das que vierem a ser publicadas futuramente. Como ponto de partida, elaborou-se uma relação das “Cartas do CEMA” publicadas desde o início, referindo, em síntese, os assuntos mais significativos que nelas foram abordados.

“Carta do CEMA” Nº 1 - NOV97

- Apresentou as traves mestras que conduziram à concepção do Plano de Forças desejável para o futuro.
- Ilustrou-se a evolução do orçamento de funcionamento da Marinha desde 1995.
- Apresentou as principais inovações introduzidas no projecto de revisão do Estatuto dos Militares das Forças Armadas (EMFAR), na sua forma de 1997.
- Divulgou as preocupações relativas ao suplemento de residência e ao Decreto-Lei nº 80/95.



“Carta do CEMA” Nº 2 - DEZ97

Para além de referir o processo de substituição dos submarinos, iniciado em 1988, e de apresentar as incumbências do Sargento-mor que, em 29OUT97, passou a prestar serviço no Gabinete do CEMA, esta carta abordou ainda os seguintes assuntos:

- A nomeação de um novo Ministro da Defesa Nacional (em 25NOV97), salien-

tando o empenho por si revelado no sentido de assegurar a continuidade dos projectos e programas em curso, respeitantes às Forças Armadas, sem atrasos comprometedores da política que vinha a ser conduzida.

- O reconhecimento de ser indesejavelmente longa a relação das questões não solucionadas, na área dos recursos humanos, desde a situação dos pilotos dos Açores, ao Estatuto dos Militarizados da Marinha, passando pela definição do futuro quadro do pessoal das infra-estruturas NATO.



“Carta do CEMA” Nº 3 - JAN98

Com a constatação da boa receptividade das “Cartas do CEMA” e referindo a publicação do Directiva de Política Naval segundo uma nova metodologia e sem classificação de segurança, foram desenvolvidos os seguintes temas principais:

- A redução dos efectivos militares até cerca de 2010, com indicação das economias resultantes.
- O concurso de admissão ao Curso de Oficiais da nova classe do Serviço Técnico.



“Carta do CEMA” Nº 4 - FEV98

- Feita uma referência ao Conceito Estratégico Nacional, com desenvolvimento em anexo, bem como à redefinição das Missões Específicas das Forças Armadas e do Sistema de Forças Nacional.
- Foi relatada a primeira visita do Ministro da Defesa Nacional à Marinha.
- Abordando a Directiva de Política Naval, salientou a relevância da motivação, tendo sido apontadas algumas medidas essenciais nesse âmbito.



“Carta do CEMA” Nº 5 - MAR98

- Foi apresentado o orçamento global da Marinha e o equilíbrio orçamental desejável.
- Abordou as carreiras do pessoal civil da Marinha.



“Carta do CEMA” Nº 6 - JUN98

- Foi referido o processo de substituição dos novos submarinos e, também, a necessidade de aquisição de um navio polivalente logístico e de patrulhas oceânicos.
- Apresentou as carreiras do pessoal militarizado da Marinha.

“Carta do CEMA”

Nº 7 - JUN98

Enalteceu o sucesso alcançado nas operações humanitárias realizadas na área da Guiné-Bissau



“Carta do CEMA” Nº 8 - AGO98

Abordando diversas questões da actualidade, designadamente, o processo de modernização das Forças Armadas, o descongelamento orçamental e a revisão do EMFAR, foi analisada a problemática do Sistema da Autoridade Marítima, explanando a solução advogada pela Marinha.



“Carta do CEMA” Nº 9 - OUT98

- Apresentou os principais projectos no campo das infra-estruturas, em desenvolvimento.
- Abordou a carreira das praças da Armada.
- Relatou o programa de prevenção e combate à toxicod dependência na Marinha.



“Carta do CEMA” Nº 10 - NOV98

Para além das boas novas apresentadas sobre o descongelamento orçamental, referiu as despesas efectuadas com a assistência na doença, bem como algumas notícias vindas a público, nomeadamente, sobre os efectivos anunciados para as Forças Armadas e sobre a exoneração do Capitão do porto de Caminha.



“Carta do CEMA” Nº 11 - DEZ98

- Abordou o processo de substituição dos submarinos.
- Apresentou uma reflexão sobre a publicação das Cartas do CEMA.
- Referiu a problemática da carreira dos sargentos da Armada.



“Carta do CEMA” Nº 12 - FEV99

- Apresenta em síntese a Directiva de Política Naval.
- Refere algumas inovações contidas na revisão do EMFAR.
- Aborda a carreira dos oficiais da Armada.



“Carta do CEMA” Nº 13 - MAR99

Analisa exclusivamente a problemática da “saúde naval”.

Diogo Cão

O período do reinado de D. João II (1481-1495), no que diz respeito às viagens de exploração efectuadas no Atlântico, revela-se muito parco de fontes históricas, permanecendo cheio de situações obscuras que os historiadores nem sempre têm interpretado convenientemente. Há assim como uma espécie de aura de mistério sobre os acontecimentos náuticos dessa época e, pela certa, que isso não é estranho às controvérsias políticas do reinado e à necessidade de ocultar os conhecimentos portugueses a olhares cobiçosos de estrangeiros. Sobre tudo – parecem-nos a nós – que as delicadas relações com os reis de Espanha (os reis católicos) devem ter concorrido para algumas das tramas que, nos estudos posteriores, resultaram em grandes dificuldades de interpretação dos factos. Aliás, muito poucos anos após a morte do soberano, já João de Barros confundia os acontecimentos, descrevendo-os com pouca regra e com erros significativos. As “descobertas marítimas” — sobretudo depois de 1481 — envolviam projectos ambiciosos que, a concretizar-se, podiam representar uma vantagem significativa dos portugueses no contexto das nações europeias daquela época. É natural que o rei tentasse escondê-las de observações indiscretas, sendo de admitir que haveria coisas que assumiam as proporções de um *segredo de estado*, tal como aconteceu (e acontece) com muitas das descobertas científicas do século XX.

Esta é, seguramente, uma das possibilidades de interpretação da falta de documentos acerca das viagens efectuadas no tempo de D. João II, embora não sejam de pôr de parte as hipóteses que responsabilizam os problemas políticos ocorridos com algumas das mais importantes casas nobres de Portugal ou ainda outras causas que escapam à nossa observação actual.

As viagens de Diogo Cão estão dentro dos muitos acontecimentos desse tempo sobre os quais ainda subsistem dúvidas de diversa ordem. Durante muitos anos, os historiadores tomaram como verdadeira a hipótese de que este navegador efectuara duas expedições a sul do Equador: uma primeira com saída de Lisboa pela Primavera de 1482 e chegada em 84; e uma segunda entre 85 e 86, tendo (provavelmente) morrido nos mares do sul. Todavia, hoje esta ideia está posta em causa, e Carmen Radulet, numa Reunião Internacional de História da Náutica, efectuada em 1987, avançou com a hipótese mais plausível de que tenham ocorrido três viagens, em vez de duas.

Os primeiros padrões de pedra colocados pelos portugueses na costa africana datam desta altura também, sendo que o primeiro (S. Jorge) foi colocado na foz do rio Zaire e o segundo (S. Agostinho) no (então) Cabo Lobo (hoje Cabo de Santa Maria - 13° 25'S), ligeiramente a sul de Benguela. Ora o padrão de S. Agostinho tem uma inscrição que diz o seguinte: “na era da criação do mundo de 6681 anos, do nascimento de Nosso Senhor Jesus de 1482 anos, o mui alto, mui excelente e poderoso príncipe, el-rey D. João II de Portugal,

mandou descobrir esta terra e pôr estes padrões por Diogo Cão, escudeiro da sua casa”. Este padrão fornece-nos pois algumas indicações: o ano da criação do mundo de 6681, de acordo com o que se acreditava naquela época, começara em 1 de Setembro de 1481 e terminaria em 31 de Agosto de 1482; por outro lado, o facto do padrão se chamar de Santo Agostinho, sugere que aquela terra tenha sido alcançada em 28 de Agosto (dia da festa do santo); assim, a data pro-

vável da chegada ao local poderá ser a de 28 de Agosto de 1482, dando-nos a ideia de que a partida de Lisboa teria acontecido pelo princípio desse ano ou, mesmo, pelos finais do anterior. À falta de uma relação coeva destas viagens é desta maneira que temos de as reconstituir.

Mas, se Diogo Cão ali estava em Agosto de 1482, porque razão só teria chegado a Lisboa em 1484. Não faz sentido. É tempo demais para um caminho que já não seria difícil para os portugueses. Por outro lado, na sua última viagem, o navegador subiu o rio Zaire e deixou uma inscrição em Ielala, onde

está um brasão de armas de Portugal (ver revista anterior) que é posterior às alterações efectuadas em Janeiro de 1485 (o escudo português, desde D. João I que era inscrito na cruz de Avis, mas D. João II alterou-o). Por isso, a partida dessa viagem só pode ter acontecido depois dessa data, ficando um intervalo de tempo de mais de dois anos, entre a primeira e a última viagem. Mas há mais uma informação que nos pode ajudar a recompor este puzzle: um alvará de D. João II, concedido a Diogo Cão em 8 de Abril de 1484, afirma que ele acabou de chegar de uma viagem a África. Ora isso quer dizer que, depois da viagem de 1482 e antes da de 1485, é preciso considerar uma outra em que o navegador chegou no princípio de 84. A conclusão de Carmen Radulet parece, portanto, lógica: houve três viagens e não duas, como supuseram muitos historiadores portugueses.

Nesta expedição de 1485 os navios portugueses foram até à ponta dos Farilhões (22° 10'S) depois de terem deixado um último padrão de pedra em Cape Cross (na Namíbia). Esta informação, acerca do termo exacto da viagem (que poderá não ser muito segura), deve-se a uma legenda de um mapa italiano de 1489 (Martellus), cujo texto sugere que Diogo Cão aí terá morrido. Se assim aconteceu, poderá ter sido essa a razão porque os navios não avançaram mais para sul, mas a questão também não merece uma opinião unânime dos estudiosos que a este assunto se têm dedicado. Apesar de tudo, é possível dizer com segurança que entre 1482 e 86 — provavelmente, depois de três viagens — Diogo Cão chegou (pelo menos) até Cape Cross a 21° 47' S. Ainda faltava muito para passar o Cabo da Boa Esperança, mas algumas dificuldades já tinham sido vencidas. 



«Pereira da Silva»

Uma vida cinzenta, cinzenta como aço, mas aço caldeado por mão de mestre e, de infatigavelmente polido, inoxidável às vicissitudes da política, às frustrações da profissão e mesmo aos reveses da felicidade, afinal tão linear como uma espada que, numa fracção de segundo, refulge e nos obriga a fechar os olhos em pausa e reverência que perdura, penetrante e luminosa, na mais adormecida memória.

Talvez por isso, quando à primeira fragata da classe «Almirante» foi atribuído o seu nome muita gente se terá perguntado: «Quem foi este?»

Fernando Augusto Pereira da Silva, filho de um distinto oficial do Exército, nasceu em Messines, a 13 de Janeiro de 1871, mas fez os seus estudos em Lisboa, onde após os Estudos Preparatórios acede à Escola Naval em 1889.

Um ano depois, a provar que as Alianças, para os fracos, não passam de frágeis garantias face a interesses contraditórios, Portugal, política, intelectual, industrial, ... económica e, consequentemente, militarmente desarmado sofre a sua maior humilhação, exactamente porque não dispõe de Marinha. Foi o Ultimatum, chicotada afinal ... insuficiente (1), que poderá ter sido o «leit-motiv» do então jovem aspirante de 2ª classe.

Só em fins de 1893 fará, com mais 33 aspirantes, a sua primeira saída para o mar, rumo a Moçambique, num total de 19.903 milhas náuticas.

Pereira da Silva porém, destacara para a corveta mista «Rainha de Portugal», afecta à Divisão Naval do Índico, onde, a 20 de Julho, «molha» o galão de guarda-marinha.

Como o régulo Mahazuli, às ordens de Gungunhana, preparasse

um ataque frontal a Lourenço Marques (2) toda a Divisão Naval é enviada àquela cidade. A corveta entrou (9 SET) à frente da lancha-canhoneira «Xefina (3)» e dos navios armados «Auxiliar» e «Naves Ferreira», pois a canhoneira «Quanza (4)» fora reforçar Quelimane.

Com a população e os poucos europeus da Polícia montada e do Exército, e 50 soldados africanos organizou-se a defesa.

Na noite de 23 foi rechaçado o primeiro ataque, mas a corveta teve de ser entregue às mulheres para que os homens colmassem as 40 baixas registadas no «quadro», apoiado na praia, mas excluindo a estação do ... telégrafo submarino. E resistissem nas noites de 9 e 14 de Outubro.

No dia seguinte uma expedição militar de socorro partia de ... Lisboa (5)! A de Mouzinho de Albuquerque que derrotaria, em Chaimite, o chefe Vátua.

A «Defesa de Lourenço Marques» impediu uma «vergonhosa intervenção de forças estrangeiras», aliás, subjacentes à revolta (6).

Regressado a Lisboa e já 2TEN (7DEZ95) depois da Fiscalização do Sul, como imediato, oferece-se para Moçambique, onde assume o comando (23JUN96) da lancha-canhoneira «Obuz» da famosa Esquadilha do (rio) Zambeze.

Em 1897 passa a Angola, como ajudante do Comando da Divisão Naval do Atlântico Sul.

Depois do Algarve, na «Tavira» (1898-1901), faz, como encarregado dos serviços de electricidade do recém chegado cruzador «Rainha D. Amélia», a visita de D.Carlos aos Açores e Madeira, manobras e as viagens do Príncipe das Beiras (7).

Concluído o curso (MAI04) na Escola Prática de Torpedos e Electricidade (EPTe) é, dados os seus estudos sobre a Marinha e a sua reorganização, nomeado para a Comissão do Plano de Reconstrução da Armada, porém, volta no «D. Amélia» a Angola, para, em 1905, ano do seu primeiro livro, ir, como 2º comandante interino (8), para a EPTe, em Vale de Zebro.

Em 1906, é comandante interino (por ser 1º tenente) dos cruzador «D. Amélia», onde a sua competência técnica se evidencia, e depois, do Navio-Escola de Marinheiros do Norte, a «D. Estefânia», no Douro fundeada, onde desenvolve uma acção pedagógica notável no plano profissional, moral e físico.

A 4 de Outubro de 1910, regressado a Lisboa, é, pelo governo, mandado para Vale de Zebro para, admite-se, com os 4 navios torpedeiros dominar os navios republicanos, o que ele sempre afirmou que não cumpriria.



Pereira da Silva, Contra-Almirante em 1935.



Pereira da Silva (no Tombadilho, projectado sobre o mastro) com os aspirantes seus companheiros de curso da Escola Naval, durante a viagem de instrução a bordo da corveta «Duque da Terceira», 1893.

Proclamada a República passa logo no dia 6 à Majoria-General (9) da Armada e nomeado (2 NOV) presidente da comissão reorganizadora da Armada, membro da que estudaria um novo Arsenal e vogal da que introduzirá a telegrafia sem fios.

Republicano sem partido, homem calmo, ponderado e de uma só palavra, logo avesso a conspirações, muito menos revolucionárias, perante o quadro das ameaças que pairavam sobre o Ultramar por que a sua geração lutara, impunha-se-lhe a entrada de Portugal na Grande Guerra nem que para tal fosse necessário... derrubar o governo.

Assim, na madrugada de 14 de Maio segue do café Martinho para casa do CTN Rodrigues Gaspar, mas não ouvem os três disparos do «Vasco da Gama» e já o sol ia alto quando, pelo rio, conseguem entrar no Arsenal cuja defesa organizam com centenas de marinheiros, arsenalistas e outros.

É Pereira da Silva quem a tudo acorre e quem acolhe a adesão da GNR até que, pelas 18h00, o governo se rende.

Sairá então com pequenas forças de Marinha a proceder à recolha das armas, tarefa que só a sua persuasão permite cumprir.

A ingrata prisão do chefe do governo, o general Pimenta de Castro é-lhe confiada. Num encontro de cavalheiros, o general e o seu ministro da instrução, recolhem, respectivamente, ao «Vasco da Gama» e ao «S. Gabriel».

Leotte do Rêgo, vitorioso naquele cruzador, convida-o então para seu imediato e aí frutifica uma sólida amizade.

À sua «competência» e «dedicação» como «estudioso» e «organizador», soma o registo de um invento sobre «Comunicações eléctricas para regulação de tiro a bordo de navios».

Ao seu espírito profundamente humano, é entregue o levantamento das aspirações dos oficiais da Armada e, ao seu bom senso, pedido um parecer a ser submetido ao Parlamento.

Embora desse «gosto» trabalhar com Leotte do Rêgo queria um comando de mar naquela Guerra em que Portugal se devia bater pelos seus interesses.

Apesar de capitão-tenente, aquele oferece-lhe o comando dum contratorpedeiro para ir «lá para fora», a escoltar as tropas que seguiam para França ou África.

Acelerada a integração do «Douro» na Divisão Naval de Defesa, logo no início de 1917 rende um homólogo britânico na escolta dum transporte de tropas desta bandeira (10).

Os relatórios das suas «viagens de guerra» assinalam tudo quanto se fazia lá fora mas, como em Ponta Delgada, sacrifica um cais a um fundeadouro para «mais à frente dos navios americanos», se mostrar «bem a presença do navio português».

Nesses dois anos enfrenta com êxito um submarino alemão (24SET17) e é, notoriamente, o contratorpedeiro que mais navegara e o que maior número de escoltas efectuara (11). Daí, o colar da Torre e Espada.



Pereira da Silva, comandante do «Carvalho Araújo», com os seus oficiais, antes de iniciar a viagem de Inglaterra para Lisboa: da esquerda para a direita, 2º-tenentes Herculano Góis e engº, Maq. Estevam Catalão; capitão-tenente Garcez de Lencastre, imediato; Pereira da Silva; 2º-tenente-médico dr. Emílio Faro, 2º tenente José Filipe Castela e 2º-tenente de A.N. Carlos Henrique.

Já CFR é nomeado (AGO18) para estudar uma futura base naval, mas face à intentona monárquica de 1919 (12) será louvado por ter organizado «no incrível prazo de 48 horas, ...o bloqueio da costa norte (13)».

No termo da chefia duma Missão para Aquisição de Cruzadores (14), cabe-lhe trazer de Inglaterra o «Carvalho Araújo (15)» donde, cumpridos os mínimos para promoção, pronta e solidariamente desembarca do que seria o seu último comando de mar.

A entrada (OUT 23) da força naval multinacional que conduziu a Lisboa, como chefe de estado, o ex-embaixador em Londres, Manuel Teixeira Gomes foi um momento alto da conturbada I República, ensombrado, em pouco mais de um mês, pela queda consecutiva de dois Ministérios (16).

O novo chefe de governo, o Dr. Álvaro de Castro convida-o, depois de ter passado pelo Estado Maior Naval (EMN) (17) e pelo Corpo de Marinheiros da Armada, para a «ponte mais alta da Marinha», o Ministério de que toma posse (18DEZ23) com estas brevíssimas palavras: «Tentarei, desde já, fazer navegar a Marinha e, logo que mo consintam, dotá-la com os meios necessários para a tornar útil a um País de tão largos domínios a defender e de tão gloriosas tradições marítimas a manter. A Marinha não pode estar longos meses no Tejo. Daí advém desprestígio e empobrecimento. Tudo isso é mau para a disciplina, além de se perderem o treino, o hábito e o gosto do mar. Torna-se pois necessário educar o marinheiro em períodos intensos de trabalho no mar, experimentando as suas vicissitudes e fazendo-o conhecer as suas exigências; afastá-lo de terra - onde poucas vezes encontra ensejo de valorizar a sua missão - eis o que tentarei fazer, de momento, a par de algumas reformas na orgânica, que julgo indispensáveis e oportunas.»

Depois da Travessia Aérea (18), renasce do seu conhecimento e dos problemas da cultura específica do seu Ramo, uma nova esperança.

Independente e alheio às questiúnculas políticas, autor de numerosa obra de doutrina naval, sustentada nos Anais do Clube Militar Naval (ACMN), põe em acção todo o prestígio que o seu labor e competência lhe grangearam dentro e fora da Armada, sobrevivendo (19) a seis governos «a meses», até ao 28 de Maio de 1926.

Começa por transferir os revoltosos do «Douro», de S. Julião para Sacavém, pois nele a tolerância não corria o risco de parecer tibieza...

Depois, no Verão de 1924, constitui uma pequena força naval a cujas manobras anti-submarinas (20), de surpresa, assistirá, promove, perante o governo, exercícios de bombardeamentos pela Aviação Naval e vai receber Sacadura Cabral que trazia o primeiro hidroavião «Fokker» que conseguira fazer adquirir. A Marinha despertava a par dum programa naval: «2 flotilha-leaders de 2000 toneladas e ... 4 contratorpedeiros de 1000».

Em Agosto organiza a Divisão Naval Colonial (DNC: 1 cruzador, 3 canhoneiras e 1 transporte) que larga, para o périplo de África, numa tempestuosa tarde de Outubro, sublinhada por uma revista naval.

Os torpedeiros ex-austriacos recuperavam-se e a operacionalidade de alguns dos velhos cruzadores repunha-se.



Pereira da Silva, imediato de Leotte do Rego, no cruzador «Vasco da Gama», durante os primeiros tempos da guerra de 1914/18.



O primeiro acto de Pereira da Silva como ministro da Marinha: entrega da grã-cruz da Torre e Espada a Gago Coutinho e a Sacadura Cabral. À direita e à esquerda da fotografia, respectivamente, os almirantes Augusto Neuphart e Júlio Gallis.

Em Cascais o PR observou um exercício de ataque por submarinos e os jornais lembraram entusiasticamente ao país que ainda tínhamos Marinha e ... Aviação Naval.

Em Fevereiro de 1925, perante centenas de pessoas, Teixeira Gomes dá, sob chuva diluviana, o bota-fora à canhoneira «Zaire» que aguardava, há anos, conclusão. Em Junho, o PR, recebe as salvas e os vivas da regressada DNC (21) e Portugal exalta.

Se, para afastar da agitação da capital todas as infraestruturas da Armada, não consegue um canal do Tejo ao Sado, em Macau, face à situação na China, cria um Centro de Aviação Naval para apoio a uma esquadrilha (22).

Pereira da Silva, que defendera a criação de uma única classe de oficiais (23) preocupa-se com o pessoal do activo, reserva e reforma; três Decretos-lei destinam-se a abrir créditos para «melhoria de vencimentos», «actualizar as pensões de reforma de todos os oficiais» e «de todas as praças de pré da Armada».

Se uma portaria promove um maior recrutamento de praças, a reforma do ensino abrange a criação da Comissão Técnica e Escola de Educação Física, anexa à Escola Naval, ela própria reformada de «dentro para fora, como convinha.», integrando as três classes (24) e passando finalmente a internato (25).

O Curriculum consagrará a experiência da Grande Guerra, as novas técnicas (26) e uma comum formação militar-naval (27) dos seus aspirantes, seleccionados, agora, num Gabinete de Estudos Psicotécnicos e numa viagem de adaptação na, recém adquirida, «Sagres». E o ... CNOCA (28)!

Mas o treino técnico subjacente ao operacional induz à criação duma base para a Flotilha Ligeira que Pereira da Silva quer longe de Lisboa e virada para o futuro. A Escola de Mecânicos (29) e as das especializações (30), a famosa «Universidade das Lezírias», terão assento, como a, agora desembarcada, Escola de Alunos Marinheiros, em Vila Franca.

Em S. Jacinto, no Centro de Aviação Naval de Aveiro, a respectiva Escola receberá o nome do Almirante Gago Coutinho. O do malgrado Sacadura Cabral (31) será dado ao Grupo Misto (4 «Fairey» e 4 «Fokkers») de Esquadrilhas do Núcleo de Defesa Aérea de Lisboa.

Nas Pescas, ficam as «zonas ... de arrasto costeiro» defendidas e «as armações da sardinha e do atum, bem como a devastação do planalto continental» acautelados ao 5º ... mês.

A afronta duma canhoneira espanhola, secundada por contratorpedeiros, na barra portuguesa do Guadiana, habilmente contida e resolvida pela Convenção de Ayamonte, leva-o a reforçar, em 1926, a fiscalização da pesca com dois arrastões ... armados.

Na Marinha Mercante cria a Escola Náutica, onde passam a receber formação específica os alunos não militares da Naval (agora exclusivamente militar).

A reorganização dos Serviços da Marinha, a primeira das três maiores deste século, permitiu manter toda esta máquina a funcionar e ir mais longe nas áreas da hidrografia, provendo à falta de engenheiros, da oceanografia, pela compra do «Albacora», e da segurança a bordo («meios de salvamento») e nos portos (faróis e pilotos) e ... mais, muito mais (32).

Tanto que o Almirantado Britânico, conhecedor do seu excelente Programa Naval, ambicioso mas exequível (33), e apostando no ressurgimento naval português (34), envia 4 cruzadores a Lisboa.

O discurso no banquete de recepção reforça, perante os nossos aliados e, através de alguns eminentes jornalistas, perante a opinião pública, a credibilidade da Armada.

Mas o objectivo da visita é embarcar Pereira da Silva e levá-lo, escoltados por dois contratorpedeiros nossos, a observar as Manobras conjuntas das suas frotas do Atlântico e do Mediterrâneo e a visitar a base de Gibraltar antes de o reconduzir a Lisboa escoltado pelos nossos modernos hidro-aviões.

Claro que o Reino Unido pretendia fornecer navios, mas, também, a quem interessará ter aliados armados de ... chuços (35)?

Mas nada foi fácil. A sua obra doutrinária começa em 2º tenente e vai evoluindo a par do quadro de ameaças e dos meios técnicos do seu tempo e, ao tornar-se ministro, pode ser prontamente convertida em diplomas legais, porque o Ministro ouve, é competente e se pauta apenas pelo interesse nacional.

Depois duma revolta da Aviação Militar mais uma vez parte do Exército e da Marinha se dispunham a derrubar o governo. Ao sabê-lo, na madrugada de 19 de Julho de 1925, dirige-se num rebocador ao «Carvalho Araújo», onde se junta aos mais altos responsáveis da Armada.

Consultados, determina a saída, ao amanhecer, da Esquadra de Operações seguindo o plano de manobras previsto e isolando o revoltoso «Vasco da Gama», que acabou por se render enquanto rumavam ao Algarve.

O PR, que não pôde passar a revista, antecipando-se ao descrédito para que os políticos empurravam a democracia, resigna em Dezembro e exila-se na Tunísia, donde elogiará a «paixão» do seu Ministro.

Pouco depois, na sequência de um assalto ao Palácio de Belém, toma posição ao lado do governo e comanda as operações de embarque de tropas fiéis que nem chegam a ... intervir.

Mas agora é Pereira da Silva quem confirma a sua disposição de abandonar a Pasta, reafirmando: «Neste momento, a nossa Marinha não tem valor apreciável para a guerra, nem pelas características nem pela idade dos seus navios. Os encargos com reparações são cada vez mais pesados, mas nada permite, sem material novo, aperfeiçoar as técnicas e especializar o pessoal.»

E acrescenta: «Há longos meses que dorme no seio das comissões parlamentares um programa que elaborei e que se destinava, pelo menos, a ser discutido. Infelizmente nem isso se verificou até agora...que todo o sistema orgânico do meu Ministério, bem como os serviços da Armada e do fomento marítimo (36), se encontram remodelados e estabilizados...».

A reacção foi grande; na Armada, sobretudo. Inamovível na sua decisão receberá a grã-cruz da Ordem de Cristo no juramento de bandeira, na Escola Naval.

A legislação, resultado da experiência e da reflexão carreadas, reforçada pela sensatez e lealdade, perante o governo e toda a Marinha, que publicou, excluindo Despachos de, por vezes, extremo significado, foi ao longo do 1º Governo (191 dias), de 18 Decretos e 6 Portarias; do 2º (135), de respectivamente 14 e 3; do 3º (135), de 17 e 7; do 4º (30), de 5 e 0; do 5º (135), de 17 e 1 e do 6º (145), de 9 e 4.

E passada a livro.

O seu último acto oficial - o cumprimento de uma promessa ao seu par das Colónias - foi mergulharem num submersível durante os exer-



Contra-torpedeiros fundeados em Vila Franca de Xira, no dia da inauguração da base.



A última cerimónia poucos dias antes do 28 de Maio: Pereira da Silva com o seu colega da pasta das colónias, general Vieira da Rocha, depois de uma imersão num submarino, ao largo da barra. No grupo figuram também o comandante Almeida Henriques e os 1^{os} tenentes Nuno de Brion e Tavares de Almeida.

cícios conjuntos do «Hidra», do «Golfinho» e do «Foca», onde embarcaram.

Esgotado o crédito da Democracia, participa, leal a si e ao governo, no derradeiro conselho de ministros da I República.

«Acabara-se, de facto, «tudo», como dissera Pereira da Silva a sua /segunda/ esposa.» com quem acabara de se casar depois de, em 1924, enviuar e de, já em 1925, ver sucumbir a uma, então incurável, septicémia, o mais velho dos seus dois filhos, o promissor chefe de curso, precisamente, na ... Escola Naval.

Cinco dias depois, comparece, com toda a dignidade, na posse de Jaime Afreixo e é logo convidado para subchefe do EMN onde continua a sua acção de sagaz e persistente doutrinador. Como no CMN, na Liga Naval ou onde fosse chamado...

No resultante livro que publica em 1928 defende, como já em 1909, uma concepção de força aeronaval em que o porta-aviões e o submarino «arma de largo futuro» têm afinal a importância que hoje lhe atribuem os estrategos.

As operações combinadas com o Exército e a Aviação que desde 1908 estudara, conduzem-no à Escola Militar (37), onde, durante dois anos, lecciona a cadeira de «Operações Navais», granjeando aí admiradores (38).

Recordará aí que a exiguidade do nosso território continental e a excelência dos nossos portos podendo ser uma perigosa fragilidade para a Espanha, o era certamente para nós, pois, «pelo bloqueio efectivo ... Portugal ver-se-ia em breve esmagado pela fome e nem mesmo as operações militares em terra prosseguiriam, por não podermos prover /sem o auxílio da Marinha/ ao sustento das nossas tropas» se não quizéssemos, claro, ficar à «mercê do auxílio» dos nossos aliados (39).

Dominando temas de história marítima e de política internacional e naval prevê ainda a intervenção dos Estados Unidos da América na política europeia e o seu interesse pelos Açores, bem como a continuação dos conflitos de interesses em África. Defende uma credível aproximação nossa, em termos navais, à potência marítima dominante e, em absoluta e inequívoca paridade, à vizinha ... Espanha (40).

Em 1929, Pereira da Silva trata «A missão das comunicações na guerra naval» no CMN que, no ano seguinte, o convida para a presidência duma Comissão Executiva da Propaganda da Marinha que galvaniza os portugueses até ao ... Brasil. Incluiu uma «Semana da Marinha», uma exposição das suas actividades, o lançamento de panfletos sobre as cidades do país, etc.

Graves incidentes em Angola sublinharam a nossa impotência naval e o Ministro encarrega o EMN de elaborar um programa de que Pereira da Silva será, naturalmente, o relator.

Entretanto, a Ditadura resultante dava ao país o que a desacreditava Democracia lhe recusara; uma estabilidade política que, embora a um preço histórico, permitia outros vãos. As sublevações nos Açores, Madeira e Guiné permitiram que Magalhães Correia obtivesse a aprovação do «Programa Naval de 1930».

Em Julho de 1931, é, como Chefe interino do EMN, promovido a CMG e logo nomeado Chefe da Missão Naval que em Newcastle fiscalizará a construção dos navios.

Quando o «Gonçalo Velho» foi recebido no Tejo, Pereira da Silva, foi pelo novo ministro saudado como o «denodado precursor daquela hora feliz».

Concluído com brilho o Curso Naval de Guerra volta ao EMN, sendo nomeado vogal do Conselho Técnico Naval e de novo envolvido no seu projecto dum Arsenal que será o do ... Alfeite. E no reajustamento dos serviços e Cursos Navais de Guerra às novas missões e navios.

Os ministros da Guerra (41) e da Marinha nomeiam-no então presidente da comissão que conceberá o Conselho Superior de Defesa Nacional mas como a única opinião que sempre defendera e a que não dera forma de letra, por não suportar que o envolvessem em qualquer confusão, foi a promoção por ... escolha, é, em Janeiro de 1933, atingido pelo ... limite de idade.

Na simplicidade do discurso que proferiu no jantar oferecido pela Armada revela «o desgosto» ao fim duma vida consagrada ao «nosso ressurgimento como nação marítima ... para que a marinha de guerra adquira a potência necessária, não só material, como moral, mental e técnica.» e lembra que se o governo teve «o apoio da opinião pública, é porque a propaganda naval, mercê da sua energia e tenacidade, soube conquistá-la», elogiando as «numerosas publicações em livros e artigos de jornais, de oficiais e civis,» e assinalando «Todos os problemas orgânicos... Reserva Naval e outros detalhes por mim tratados ... em artigos dos Anais do Clube Militar Naval» onde registámos 57 entradas (42), fundamento da sua «acção, que motivou, segundo penso, a carinhosa homenagem que estou recebendo».

No ano seguinte publica «Política Internacional e Política Naval» que o prof. Hernani Cidade endossou à sua «inteligência penetrante, clara e atenta» e dedica-a ao seu outro filho, um notável magistrado.

A propósito do «declive da nossa Marinha Mercante para o Zero Marítimo» respigamos; «O mesmo sucederá à nossa Marinha de Guerra de hoje ... se não houver uma propaganda persistente e contínua /e não/ respeitarmos o princípio da continuidade do esforço (43), aliado aos impulsos de sãs iniciativas».

Em 1935, excepcionalmente a Armada promove a contra-almirante Afonso de Cerqueira e ... Pereira da Silva que nas provas de artilharia



Uma fotografia que tem mais de 70 anos: – Pereira da Silva com Maurício de Oliveira, durante a grande campanha de propaganda do nosso ressurgimento naval.



Fragata "Almirante Pereira da Silva".

do «Pedro Nunes» é entusiasticamente ovacionado pela guarnição e convidados civis.

A revolta de 36, em plena Guerra de Espanha, interromperia abruptamente o «Programa Magalhães Correia» mas não a actividade de Pereira da Silva que trata nos Anais «A Evolução Naval Da Armada Portuguesa nos Últimos Setenta Anos», os que o Clube então comemorava.

No ano seguinte pugna energicamente contra a «paralisia naval, que estamos constatando» e prefacia os «Panoramas Navais» do então 1º TEN António Marques Esparteiro.

Em 1938 no CMN, com a colaboração da «Revista Militar», como já fizera com «A Guerra» e a «Ilustração Portuguesa», versou «O Problema das Comunicações entre o Continente e as Ilhas Adjacentes ...» onde, com uma actualidade gritante, afirma; «a organização completa do nosso teatro naval estratégico metropolitano não existe e para a efectivar é preciso reagir contra preconceitos tradicionais, opostos à boa doutrina dos princípios da unidade de comando, que se devem respeitar tanto no cume do comando, como também nos diversos escalões, ainda os mais elementares.»

1941 é a reforma. A saúde trai-o e leva-lhe o magro património amealhado antes de, em 3 de Novembro de 1943, falecer. No funeral a Armada em peso escutou os «mestres»; o general Teixeira Botelho, pela «Revista Militar» e o major-general da Armada, Botelho de Sousa.

À sua viúva valeram ... outras viúvas e, financeiramente, o seu enteado.

Conhecendo a sua vida e observando as fotos onde aparece retratado ou as caricaturas em que figura, registamos, uma expressão entre serena e contidamente determinada, e um perfil voluntarioso fortemente entroncado num corpo mais possante que robusto.

Maurício de Oliveira, desde jovem seu amigo e da Marinha (44), autor do livro que vimos seguindo, assistiu comovido ao lançamento da fragata (1963) que ostentou o seu nome e que teve por brasão um «Escudo verde com um encontro de raposa de prata»...

Para nós, leigo, deveria ser um rinoceronte, talvez o que enxotou o elefante de D. Manuel, que está sob o torreão NW da Torre de Belém e que Dürer immortalizou ... Ah! ... e em fundo azul marinho

Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves
1º TEN REF

BIBLIOGRAFIA:

OLIVEIRA, Maurício de, *Pereira da Silva, O Homem, o Marinheiro e o Ministro*, Lisboa, Marítimo-Colonial, 1958.

MONTEIRO, Saturnino, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, Lisboa, Sá da Costa, 1997, VIII.

- SIMÕES RODRIGUES, António, *História de Portugal em Datas*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1994.

- *Enciclopédia Portuguesa e Brasileira* - diversos volumes.

- *Índices dos Anais do Clube Militar Naval* - 1870-1970, Lisboa, CMN, 1971.

- *Revista da Armada*, diversos números.

NOTAS:

1) Em 1961, sem Armada capaz e, sobretudo, sem submarinos, perante a jovem e vigorosa Armada da União Indiana, fálhou a Aliança, como foram fálhando,

face às nossas diversas fragilidades, todas as nossas alianças formais. Funcionaram apenas os comuns interesses pontuais que podíamos proteger.

2) Nas margens do rio Maputo onde Lourenço Marques, comerciante, se instalara, em 1544.

3) Ilha fronteira a LM/Maputo.

4) Rio ao sul de Luanda que dá o nome à actual moeda angolana.

5) Chegaria um mês e meio depois.

6) Portos naturais com a amplitude do de LM/Maputo ou o de Nacala (norte de Moçambique), pondo o interior em comunicação directa com o oceano, são, em qualquer parte do mundo, um bem altamente apetecível, sobretudo se sub-aproveitados. Como certos estreitos, cabos, ilhas, zonas exclusivas ...

7) D. Luís Filipe, herdeiro do trono, em visita a Londres, Tânger, Gibraltar e Porto Santo..

8) A designação de Imediato em unidades em terra foi introduzida em meados da década de 1960.

9) Então o Comando da Armada ou do Exército.

10) Recordamos que a Marinha Mercante era praticamente inexistente e que os navios apresados aos alemães ainda não dispunham de tripulações portuguesas aptas.

11) 12.112 mn e 34 combóios (segundo o texto do decreto de concessão da Torre e Espada e exaustivo quadro) e «quase o dobro» do que navegou o «Guadiana».

12) Vinda de Espanha e a que resistem os celebrados «Defensores de Chaves».

13) Recordamos que nas Guerras Liberais o domínio do mar foi determinante para os exércitos de D. Pedro IV.

14) Na realidade 8 «sloops» (avisos de 2ª classe) em bom estado, que se reduziram a 6 e finalmente a apenas 2. A oportunidade proposta por Pereira da Silva de se comprarem em condições verdadeiramente excepcionais mais dois verdadeiros cruzadores apavorou o governo de então.

15) Ex-«Jonquill» servira de quartel-general combinado no célebre desembarque de Galípoli (Grécia) e que foi, já transformado em pontão, afundado ao largo de Luanda. O outro foi o «República».

16) O Ministério, como então se designava o Governo, poderiam durar apenas alguns ... dias.

17) Órgão consultivo da então Majoria General da Armada.

18) Graças ao empenho de Azevedo Coutinho. Recorde-se, no entanto, que não podendo suportar o aluguer dum paquete nacional para conduzir o PR ao Rio (1º Centenário da Independência do Brasil) este embarcou no melhor paquete do estado, o «Porto», que, devido ao seu estado, chegou com dez dias de atraso, tendo o PR regressado num ocasional navio da ... «Royal Mail».

19) Com apenas uma ausência num breve governo esquerdista.

20) Quatro navios de superfície, a Flotilha Ligeira, e dois submersíveis.

21) Norberto Lopes, o jornalista da Travessia Aérea, acompanhou a DNC.

22) Nela se incluiu o «Santa Cruz» que recentemente o Museu de Marinha fez restaurar.

23) Anais do CMN, 44, 1913, p. 894-905. Um projecto que parece manter toda a sua actualidade, agora que, retiradas as cores que permitiam distinguir, a distância, as classes, só após atenta conversa percebemos quem é o quê, excepto os fuzileiros ...

24) Extinguindo a Escola Auxiliar de Marinha onde eram preparados os engenheiros de máquinas e os oficiais de Administração «de harmonia com o pensamento dominante da época presente, /e/...os princípios democráticos do nosso modo de ser social» in Relatório de PdS.

25) Previsto desde 1903 mas só concretizada em 24 de Abril de 1924. Trinta anos depois do Exército.

26) Hoje dir-se-ia ... tecnologias.

27) Manteve-se os três anos de curso a que se acrescentou um curso complementar após 18 meses de tirocínio, reduzido, pouco depois, o período de mar em cinco meses... para não atrasar a promoção a oficial.

28) Clube Náutico dos Oficiais e Cadetes da Armada então reestruturado.

29) O Grupo nº1 de Escolas da Armada, hoje, parte integrante de Vila Franca.

30) «...artilharia (que se manteve na «D. Fernando II» até 1936), electricidade, torpedos e minas (hoje de Armas Submarinas), educação física (na Naval), e extra-especializações, como aviação e submersíveis ...»

31) Em 15 de Novembro p.f. passar-se-ão 75 anos ...

32) Algumas das iniciativas de Pereira da Silva foram pioneiras em Portugal.

33) Apesar do «concordo» do seu homólogo das Finanças o projecto estiolou em S. Bento.

34) «Times»

35) Incapazes de militarmente se defenderem ou de politicamente se ... assumirem.

36) Para estimular a Marinha Mercante acabara de publicar a 25JUN uma lei que revogava o Acto de Navegação de ... 1863!

37) Hoje Academia Militar.

38) Recordemos que na Escola Naval uma sala consagra o eminente professor de Máquinas Marítimas, Ferrugento Gonçalves, ... general de engenharia.

39) Segundo De Gaulle, em tempo de guerra confrontamo-nos com os nossos inimigos e em tempo de paz com os nossos amigos ... mais próximos.

40) A nossa fragilidade estimula, do outro lado e em relação a nós, a tradicional leitura das relações que Madrid hegemónica e infelizmente sempre praticou.

41) Depois o conceito de Guerra passaria a Defesa com uma Secretaria de Estado do Exército. O Ministério da Marinha articulou até 1974 a gestão global das relações de Portugal com o mar.

42) Três correspondem a crónicas que manteve durante anos.

43) Estas descontinuidades suicidas têm permitido a cada geração a ilusão de estarem desta vez a construir uma Armada ... a sério, em 1930, 1950, 1970 e 1990.

44) Fundador da Revista de Marinha, também com uma vida inteira persistentemente dedicada à Marinha.



MISSÃO SÍRIA – SEPLAT 24 NO N.R.P. “ALMEIDA CARVALHO”

● O N.R.P. “Almeida Carvalho” realizou a missão SÍRIA – SEPLAT 24 no período de 13 a 29 de Janeiro de 1999.

A componente SÍRIA (Situação de Referência na Região Costeira Algarvia influenciável pela Barragem do Alqueva) teve como objectivo a caracterização, do ponto de vista hidrológico e sedimentológico, da área da plataforma conti-

mental influenciável pelo escoamento do Guadiana, em condições de Inverno, e a avaliação da sua interacção com as águas oceânicas.

Para o efeito, na área compreendida, aproximadamente, entre os meridianos de Faro e de Vila Real de Santo António, desde a linha de costa até à latitude 35°45'N, foram efectuadas 64 estações GTD (medições de salinidades, temperaturas e imersões), 30 estações com colheita de amostras de fundo e duas com “corer” de gravidade. Esteve embarcada uma equipa técnica de oito elementos do Instituto Hidrográfico, liderada pelo Dr. Jorge Silva, e três licenciados da Universidade do Algarve.

A componente SEPLAT 24 (Sedimentologia da Plataforma Continental) decorreu entre 20 e 29 de Janeiro de 1999, com o objectivo da publicação da folha nº 4 (Peniche ao Cabo da Roca) da Carta dos Sedimentos Superficiais da Plataforma Continental Portuguesa.

Foram efectuadas 420 amostras de sedimentos, a que correspondeu 44% da totalidade das necessárias para aquela folha. Embarcou uma equipa técnica de dez elementos do I.H., sendo responsável técnico o Dr. João Duarte.

Durante a missão foram percorridas 1190 milhas em 337 horas de navegação.



Recolha de sedimentos.

AVISOS AOS NAVEGANTES NA INTERNET

● Na continuação do esforço de disponibilizar ao público da forma mais expedita possível a informação produzida pelo I.H., os Grupos Quinzenais dos Avisos aos Navegantes estão agora disponíveis na *internet* no domínio do Instituto.

A disponibilização na *internet* dos avisos permite ganhar uma semana na chegada da informação aos navegantes para uma maior segurança da navegação.

Passam assim a ter à sua disposição a informação que mais tarde irão receber por via postal, ao mesmo tempo que se alarga a disponibilidade àqueles que, não recebendo os avisos, são utilizadores das publicações náuticas oficiais do I.H..



4ª REUNIÃO DO WORLD ELECTRONIC NAVIGATIONAL DATABASE (WEND)

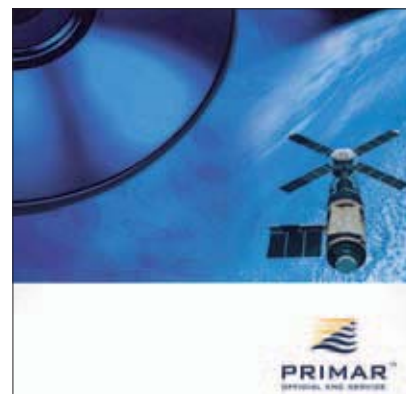
● O Comité WEND, cujo trabalho se enquadra no âmbito da Organização Hidrográfica Internacional (OHI), tem como objectivo o estabelecimento de uma Base de Dados Mundial da Carta Electrónica de Navegação Oficial (CENO), de acordo com as necessidades da navegação internacional.

O conceito atrás descrito deverá no futuro ser concretizado com base em Centros Regionais de Coordenação e Distribuição de CENO, agrupando diversos países geograficamente relacionados, a fim de otimizar meios humanos e técnicos e garantir ao navegador a qualidade de um produto oficial.

Na Europa a implementação do conceito atrás descrito é já um caso de sucesso.

Desde o dia 1 de Fevereiro de 1999 que uma associação de 10 países membros da OHI, em que se inclui Portugal, existe oficialmente sob a designação comercial de PRIMAR. Este Centro de Coordenação Europeu da CENO, irá iniciar a sua actividade comercial oficial em 1 de Julho do corrente ano, encontrando-se nesta data numa fase de ensaio dos canais de distribuição e do controlo da qualidade na transmissão de dados.

Na 4ª reunião do WEND, que se realizou em Sydney, Austrália, entre os dias 27 a 29 de Janeiro de 1999, participaram 21 países e organizações internacionais tendo-se deslocado a esta reunião em representação do Instituto Hidrográfico o ITEN Varela Pais.



DESCIDA DO RIO TEJO EM BOTES

● A descida de um rio em botes a remos enquadra-se dentro das actividades do Corpo de Alunos da Escola Naval, servindo, de forma excelente, para o desenvolvimento do espírito de corpo e do sentimento de grupo, essencial à formação dos oficiais da Armada. Não deixa de ser um exercício, mas o carácter quase informal em que se realiza leva que decorra dentro de um espírito de alegria onde o convívio e a camaradagem fazem esquecer as dificuldades, dando força aos remos nas mãos e ajudando a vender o cansaço, num esforço coordenado indispensável ao bom andamento das embarcações.

Esta actividade decorre todos os anos, aproveitando-se o ensejo para um contacto social e cultural dos cadetes, em zonas menos habituadas à presença de marinheiros. Desta vez foi escolhido o rio Tejo, descido desde Vila Velha de Ródão até à barragem do Fratel. No dia 12 de Março, os alunos foram pernoitar ao parque de campismo da Idanha-a-Nova, onde ficou montada uma base de apoio para todo o exercício. Depois, no dia 13 de manhã, começou a descida que decorreu durante todo esse dia. No final, regressaram a Idanha onde o Presidente da Câmara, acompanhado por alguns dos seus vereadores (entre os quais o vereador da cultura) teve ocasião de participar num jantar de convívio com todos os participantes.

Mas o exercício dos cadetes



da Escola Naval não ficaria completo, se a presença no interior do país – sobretudo numa zona com uma tradição histórica tão significativa como aquela – não fosse acompanhada por uma programa cultural. O dia 14, de manhã, começou com a visita a uma exposição no Centro Cultural Raiano (Idanha-a-Nova) a que se seguiu um passeio até à aldeia de Monsanto e de Idanha-a-Velha. Esta última tem a sua origem nos mais remotos tempos da Pré-História e foi um importante centro urbano no período romano e visigótico. Chegou a ser a sede de uma diocese tão extensa como o actual distrito de Castelo Branco. Entretanto, quando da invasão muçulmana, foi destruída (713) e permaneceu em ruínas, sem ter recuperado a sua antiga importância. O episcopado passou para a Guarda nos tempos de D. Sancho I (1199). Hoje apresenta aos visitantes alguns restos do seu antigo esplendor, fazendo lembrar tempos antigos, quando cavaleiros godos corriam por aqueles montes e mesmo quando os templários tomaram conta da fronteira do Tejo, acabando por se fixar no local de Idanha-a-Nova.



O ALM Silva Santos com o Presidente da Câmara da Idanha-a-Nova

CELEBRAÇÃO PASCAL

● A Celebração Pascal teve lugar no passado dia 16 de Março e foi presidida pelo ordinário castrense, bispo D. Januário Torgal Ferreira, acolitado pelos capelães David Vaz Monteiro, Manuel Amorim e António Borges. A festa reuniu a maioria do pessoal da Escola que participou com um sentido de comunhão de um sentimento de pertença a um mesmo grupo de trabalho e de empenho numa missão comum. É um momento de pausa e de reflexão, um momento que corta a vertigem do dia a dia, permitindo que olhemos uns para os outros com uma visão diferente, mais humana, mais próxima e mais familiar.

O cadete Pereira da Silva, numa saudação especial a D. Januário, teve ocasião de dizer o seguinte:

“Como diz a carta pastoral sobre Deus pai [...] o mundo não é feito de maus e bons, mas de caminhantes, e eu como marinheiro diria que o nosso mundo é feito de «navegantes». E nessa nossa nave-



O Cad. Pereira da Silva.

gação [...] precisamos de faróis que nos ajudem ou, no dizer de D. Januário, andamos à busca de uma candeia que nos alumie o caminho [...] Por isso quero, em nome do Corpo de Alunos, agradecer a sua presença amiga, a sua atenção e estímulo à nossa Escola, mas sobretudo a preocupação e interesse em colocar sempre no nosso caminho candeias prenhes de luz. Que a sua presença nesta casa bicentenária

nos estimule a saber que pegar numa cruz não custa nada. O que custa é despegar da cruz quem lá foi colocado. D. Januário, pode ter a certeza que tentaremos como jovens construtores da Paz – porque militares – encontrar soluções para os problemas que estão à nossa porta e ajudaremos os que necessitam de se lavar na água da justiça e da misericórdia, da compreensão e do perdão, da amizade e do amor, pois só assim iremos no caminho da Páscoa.”

No final da celebração houve um almoço de convívio que reuniu no refeitório os oficiais, cadetes, sargentos, praças e pessoal civil da unidade.

A Escola Naval está disponível em: www.escolanaval.pt

NAVIOS ESTRANGEIROS

● Entre os dias 3 e 5 de Março estiveram atracados na Doca da Marinha, em visita de rotina, dois navios pertencentes à Marinha francesa.

O reabastecedor de esquadra **"LOIRE"** tem 101.5 metros de comprimento e um deslocamento de 2050 toneladas.



"LOIRE" e "VERSEAU"

Quanto à sua guarnição, ela é composta por 14 oficiais, 91 sargentos e 41 praças.

O **"VERSEAU"** tem um comprimento de 51.5 metros e um deslocamento de 536 toneladas.

A sua guarnição é formada por 5 oficiais, 28 sargentos e 13 praças.

● A fim de participarem no exercício SWORDFISH estiveram atracados em Lisboa (cais Ponta da Rocha, cais Terminal de Passageiros Stª Apolónia e Doca da Marinha) entre os dias 2 e 8 de Março, os seguintes navios:

● A fragata (ASW) **"MONTCALM"** (navio integrante da EUROMARFOR) pertence à Marinha francesa e tem como características um comprimento de 139 metros e um deslocamento de 3680 toneladas.

A sua guarnição é composta por 25 oficiais, 163 sargentos e 55 praças.



"TIMBIRA"

● O submarino **"TIMBIRA"**, da Marinha do Brasil, tem um comprimento de 61.2 metros e um deslocamento de 1411 toneladas.

A sua guarnição é composta por um total de 41 elementos.

características um comprimento de 123 metros e um deslocamento 3190 toneladas. A sua guarnição é composta por um total de 224 elementos.

● O **"BOSÍSIO"** e o **"DODSWORTH"** são duas fragatas de origem inglesa (tipo 22) pertencentes à Marinha



"EDINBURGH"

● O **"L.V. LAVALLE"** é uma fragata da Marinha francesa e tem como características um comprimento de 80 metros, um deslocamento de 1100 toneladas e uma guarnição formada por 7 oficiais, 60 sargentos e 30 praças.

● O **"LIBECCIO"** é uma fragata italiana e tem como

do Brasil, têm um comprimento de 131 metros e um deslocamento de 4600 toneladas.

A guarnição do **"BOSÍSIO"** é composta por um total de 238 elementos e o **"DODSWORTH"** por 250 elementos.

● O **"EDINBURGH"** é um destroyer da Marinha do Reino Unido, tem 141.1 metros de comprimento, um deslocamento de 4675 toneladas e uma guarnição formada por um total de 301 elementos.

● O submarino espanhol **"TRAMONTANA"** esteve atracado na BNL e tem 68 metros de comprimento e um deslocamento de 1740 toneladas. A sua guarnição é formada por um total de 62 elementos.



"MONTCALM" e "EXTREMADURA"

● A fragata **"EXTREMADURA"** pertence à Marinha de Espanha e é um dos navios que faz parte da EUROMARFOR.

Quanto às suas características, o **"EXTREMADURA"** tem 133.5 metros de comprimento, um deslocamento de 3990 toneladas e uma guarnição composta por um total de 269 elementos.



"BOSÍSIO" e "DODSWORTH"

ENTREGA DO ESPÓLIO DO ALMIRANTE SILVA BRAGA À BIBLIOTECA CENTRAL DA MARINHA

● O Almirante Silva Braga foi um dos mais conceituados e ilustres colaboradores da R.A., e ao falarmos do seu nome lembramo-nos necessariamente das suas inúmeras “Histórias de Marinheiros” que foram publicadas durante cerca de 20 anos na R.A., sendo posteriormente editadas em livro com o mesmo nome.

Mas não são só as histórias de marinheiros que fazem o legado de escritor do VALM Silva Braga, livros como “Animais a Bordo”, “Vária Marinheira”, “A Passagem da Linha” e “Homem ao Mar”, fazem parte do seu currículo como contador de histórias.

Foi ainda em vida (Junho de 1996) que o VALM Silva Braga decidiu instituir o legado de uma parcela da sua biblioteca pessoal em favor da Biblioteca Central da Marinha. E assim aconteceu.



Decorrido o prazo de 6 meses após o seu falecimento, o seu filho, Dr. João Carlos Paes Braga procedeu à entrega dos volumes à Direcção da Biblioteca Central da Marinha. O espólio entregue divide-se em livros estrangeiros (cerca de 300) e nacionais (cerca de 410) cujos temas têm a ver fundamentalmente com a 2ª Guerra Mundial; com as Marinhas intervenientes no conflito, o mar e os navios.

Todos estes livros vão ser catalogados e fazer parte da Biblioteca da Marinha. No entanto, vai ainda ser equacionado se os livros vão ser integrados no acervo geral da Biblioteca ou se ficarão em separado como espólio do VALM Silva Braga.

De salientar que, qualquer das decisões a serem tomadas e a partir do momento que os livros estejam catalogados, ficam à disposição do público em geral.

VISITA AO N.R.P. “COMANDANTE HERMENEGILDO CAPELO”

● No âmbito da comemoração do 158º aniversário do nascimento de Hermenegildo Carlos de Brito Capelo foi veiculado por uma escola C+S de Palmela, um período para visitar o navio que tem em comum o mesmo afamado patrono. Não podendo a dita visita realizar-se na data da efeméride por se encontrar o navio no mar, não deixou de ser grande o entusiasmo demonstrado pela delegação da escola “Brito Capelo” no encontro com a guarnição do N.R.P. “Comandante Hermenegildo Capelo”, delegação esta que era encabeçada pelo Presidente da Junta de Freguesia de Palmela e vogais, pelo Presidente do Conselho Directivo e Professores e constituída pelos alunos do quadro de excelência da escola que, num misto de espanto e de orgulho, ouviram atentamente a descrição dos feitos e méritos dos irmãos Brito Capelo, destacando Hermenegildo, aos quais, por serem quatro em número, se estabeleceu o paralelismo com a dita ídita geração. A visita prosseguiu então pelo emaranhado labiríntico de corredores e passagens que ia revelando aqui e acolá as marcas da idade, lado a lado com a tecnologia

moderna posta à disposição da arte de guerrear. Grande foi a satisfação de quem a bordo os recebeu, por sentir que ao partirem, pequenos e graúdos sabiam agora que, à semelhança daquilo que se verifica num estabelecimento de ensino, a Escola e o

Navio não são feitos apenas de paredes e anteparas, pavilhões e compartimentos, salas de aulas e pontes de comando, mas essencialmente pelos seres que nestes espaços se movimentam, convivendo e progredindo sempre como pessoas; tudo isto envolvido ainda pelo espírito do seu notável patrono.



A SOCIEDADE CIVIL E O MAR

● A Sociedade de Geografia de Lisboa decidiu lançar as Jornadas “A Sociedade Civil e o Mar” com a finalidade de contribuir para a consciencialização da opinião pública relativamente à importância dos oceanos.

É dentro do contexto da importância fundamental do mar para o desenvolvimento da sociedade humana, a manutenção da paz e a saúde da biosfera, que as Nações Unidas têm vindo a contribuir para a governação dos oceanos e das zonas costeiras mediante, entre outros, o desenvolvimento de uma consciência mundial alertada para o papel impar do mar, através do relatório “O Oceano... nosso futuro” da Comissão Mundial Independente dos Oceanos presidida pelo Dr. Mário Soares, do Ano Internacional dos Oceanos e da EXPO 98 sob o tema “Os oceanos, um património para o futuro”.

A Sociedade de Geografia ao promover a realização destas Jornadas em sessões públicas, com início às 18.00 horas, conta com a contribuição inestimável de individualidades de reconhecido mérito.

O programa geral em 1999 é o seguinte:

CICLO “DIVULGAÇÃO DO CONHECIMENTO DO MAR”

- 18 de Março – Conferência *História e Importância das Ciências do Mar*, prof. Dr. Mário Ruivo
- 23 de Março – Conferência *O Estudo do Ambiente Marinho*, profª Drª Isabel Âmbar

- 20 de Maio – Conferência *A Evolução do Fundo do Mar – O Maremoto de 1755*, prof. Dr. Mendes Victor
- 15 de Junho – Colóquio *A Divulgação do Conhecimento Oceanográfico*
- 8 de Julho – Conferência *A Água do Mar*, Comandante Daniel Rodrigues

CICLO “A GOVERNAÇÃO DURADOURA DOS OCEANOS”

- 9 de Abril – Conferência *A Governação dos Oceanos – A Declaração de Lisboa*, Dr. Mário Soares
- 27 de Abril – Conferência *A Governação Duradoura dos Oceanos – Os Princípios de Lisboa*, prof. Dr. Francisco Andrade
- 28 de Out. – Colóquio *A Sociedade Civil e a Governação Duradoura dos Oceanos*

O DIA DO MAR

- 16 de Nov. – Sessão comemorativa, com homenagem pública do prof. Dr. Luíz Saldanha

CICLO “UMA POLÍTICA NACIONAL PARA OS OCEANOS DIRIGIDA AO SÉCULO XXI”

- 16 de Dez. – Colóquio *Uma Política Nacional para os Oceanos dirigida ao Século XXI – Os Fundamentos*

50º ANIVERSÁRIO DA COMISSÃO DO AVISO “JOÃO DE LISBOA”

● No passado dia 5 de Março, reuniram-se na Sociedade de Geografia de Lisboa cerca de uma dezena de ex-membros da guarnição do aviso “João de Lisboa” para comemorarem a data em que se perfazem 50 anos sobre a partida para uma longa comissão no Oriente.

O actual presidente da Sociedade de Geografia, Almirante Sousa Leitão, era na época um jovem oficial que embarcou neste navio para comissão, sob o comando do saudoso, então CTEN João Xavier Ramalho Rosa.

O navio largou do Tejo em 7 de Março de 1949, em rota pelo Mediterrâneo, escalando Port-Said, Canal do Suez, Aden, Goa, Colombo e Singapura com chegada a Macau a 9 de Maio. Entre os principais eventos durante a sua comissão, contam-se a Revolução Comunista de Mao Tsé-Tung e uma visita à Indonésia (Djakarta) afim de embarcar o novo Governador de Timor. Regressados



De pé, da esquerda para a direita: Dr. Ruben Lopes Lavoura, Vice-Alm. Rui Carmo Fernandes, Almirante Sousa Leitão, Torp. Elect. Angelo Carapeta Penado, Comandante Sousa e Costa, Artº. Florival Pires, Teleg. António Maria Almeida, Teleg. Francisco Faria Duarte. De joelhos: Artº Alberto Augusto Ribeiro Pacheco, Torp. Elect. Mário Gonçalves, Artº Luís Cardoso de Sousa.

de Macau a 4 de Julho de 1951, após uma longa viagem de quase 31 meses, entrou o navio a barra do Tejo a 5 de Outubro desse ano, envergando uma flâmula de 30 metros correspondente ao tempo da comissão.

A reunião e o almoço comemorativo do jubileu contou com a presença dos Almirante Sousa Leitão, VALM Carmo Fernandes, Comandante Sousa e Costa, Dr. Ruben Lavoura e os ex-marinheiros artilheiros Florival Pires, Alberto Pacheco e Luís de Sousa; torpedeiros-electricistas Mário Gonçalves, Angelo Pe-

nado; telegrafistas António Maria Almeida e Francisco Faria Duarte.

Desde há dezena e meia de anos que se reúnem para “contar histórias, relembrar episódios e aventuras”, estreitando os laços de amizade e camaradagem que os continuam a unir.

(Colaboração de Mário Gonçalves)

BODAS DE PRATA DA IRS

● Para assinalar a passagem do seu 25.º aniversário, marco significativo na sua existência, a Inspeção de Reparação de Submarinos (IRS) organizou um programa de comemorações de que se destacam:

Um encontro-convívio, no passado dia 8 de Março, para o qual foram convidados todos os militares e civis que prestaram serviço na IRS. É com enorme satisfação que se dá notícia da grande aderência que este evento registou. Das 80 pessoas que passaram pela IRS estiveram presentes 55, às quais foi oferecida uma medalha comemorativa desta efeméride. Juntou-se-lhes ainda uma significativa representação de todos os sectores do Arsenal que trabalham directamente para os submarinos ou que colaboram estreitamente com a IRS. Este encontro culminou com um almoço oferecido pela Administração do Arsenal, que reuniu cerca de 250 pessoas. Para além de ter proporcionado momentos de alegre e são convívio, onde se reencontraram amigos e se reviveram situações e histórias comuns, foi também uma homenagem a todos aqueles que com o seu esforço, dedicação, competência e entusiasmo participaram e participam na manutenção duma arma que reconhecidamente tem prestigiado o Arsenal e a Marinha;

No dia 10 de Março, um almoço na messe do Administrador do Arsenal, para o qual foram convidados o VALM Superintendente dos Serviços do Material, o Director de Navios, o Director de



Visita do CEMGFA à IRS em 23 de Março.

Abastecimento, e os Comandos da Esquadrilha de Submarinos e dos Submarinos e, ainda, os ex-Chefes da IRS. Na impossibilidade de estar presente, por motivos inadiáveis, o VALM SSM fez chegar uma mensagem de felicitações;

Uma pequena exposição esteve patente no edifício da IRS, com a qual se pretenderam evocar os principais acontecimentos da sua criação e as actividades mais significativas relacionadas com a manutenção e reparação dos submarinos.

Por fim, e integrado no programa de visita à Esquadrilha de Submarinos, teve a IRS a honra de ser visitada por Sua Ex.ª o CEMGFA, General Espírito Santo, no dia 23 de Março. Na passagem rápida que fez, foi-lhe feita uma breve apresentação da IRS, suas funções e actividades pelo seu chefe, CTEN EMQ Batista de Figueiredo, e teve o ensejo de ver a exposição atrás referida e de visitar a doca flutuante onde se encontra actualmente o SS “Delfim” em grande revisão.



8 de Março: fotografia de conjunto.

FAÍSCAS DA ARMADA

● Vai realizar-se no próximo dia **10 de Junho** o 52º almoço de confraternização dos “Faíscas da Armada”, no restaurante Marquês da Serra.

Para mais informações os interessados poderão contactar com:

TEN Delgado, G1EA-EET
Telf. 951 81 00), 51 104 (RTPM)
Telf. (Resid.) 033/930502

TEN Moraes, Direcção de Navios
Telf. 3190 (RTPM),
Telf. (Resid.) 255 34 24

É a expressão mais habitual atribuída ao pessoal militar (e mais tarde também ao pessoal civil) que desde 1927 (ano da criação dos Artífices Radiotelegrafistas pelo Decreto 14.109 de 15 de Agosto) vem prestando assistência técnica ao material, começando pelos então simples equipamentos de radiocomunicações e chegando actualmente aos vários campos em que quase tudo é electrónico.

Os primeiros Artífices Radiotelegrafistas (ART) eram 9. Daí a razão de, por vezes, também se encontrar a expressão “Os 9 Faíscas da Armada”, consequência da fundação, em 10 de Junho de 1948, do “Grupo os 9 Faíscas da Armada” (cujo padrinho foi o “Faísca” Jaime Alves das Neves, então SAJ ART desde 31.01.1928). Naquele ano, também teve lugar o 1º almoço de confraternização.

Os almoços de confraternização mantiveram-se todos os anos no dia 10 de Junho, mas a evolução técnica não permitiu

que se mantivesse a designação de Artífices Radiotelegrafistas. Assim, em 1953 passaram a designar-se por Artífices Radioelectricistas (ARE). Em 1975, e em fase de extinção, passaram a ser designados por Técnicos Radioelectricistas (TR), e desde 1978 que se designam por Electrotécnicos (ET).

● Vai realizar-se no próximo dia **19 de Junho** o almoço de confraternização do 22º aniversário de ingresso na Armada dos “Filhos da Escola” de Junho de 1977 (2ª Incorporação).

Os interessados em participar neste convívio deverão contactar até ao dia 31 de Maio para:

1MAR CM RES Carlos Santos
IASFA-Centro de Apoio Social do Alfeite
Telf. 276 9211 Ext. 3782; Residência 255 2241

1SAR CM Prior
S.A.O. da B.N.L.
Telf. RTPM – 3268; 3371

1SAR HE Belo
Escola Naval
Telf. RTPM – 1528

CAB CM Costa
NRP “Roberto Ivens” ou
Apartado 23 Amora
2840 AMORA

Contribuímos para enriquecer
as Telecomunicações

Sistemas de Telecomunicações

Comunicações Navais

Rádio e Electroóptica

Automação e Controlo



Empresa de
Investigação e
Desenvolvimento
de Electrónica,
S.A.

Quinta dos Medronheiros - Lazarim
2825 Monte da Caparica PORTUGAL
Tel.01.2948600 Fax.01.2948700
Email: geral@eid.pt

INSTITUTO DE ACÇÃO SOCIAL DAS FORÇAS ARMADAS

● No passado dia 21 de Janeiro de 1999 foi assinado um protocolo de cooperação entre o Instituto de Acção Social das Forças Armadas e o Montepio Geral. A cerimónia decorreu no edifício-sede do Montepio Geral, sob a presidência do Secretário de Estado de Inserção Social – Dr. Rui Cunha e dos representantes do CEMGFA e dos Chefes de Estado-Maior dos três Ramos das Forças Armadas, bem como entidades da Defesa Nacional, da Segurança Social e das duas Instituições. O documento foi assinado pelo Presidente do IASFA – VALM Sarmiento Gouveia e pelo Presidente do Montepio Geral – Dr. Costa Leal. Nos termos deste



protocolo estão contemplados um conjunto de facilidades para a Instituição, bem como para os beneficiários e funcionários do IASFA, através de condições preferenciais nas áreas do crédito individual e à habitação, gestão de poupanças e contas ordenado, e outros produtos financeiros disponíveis na Caixa Económica do Montepio Geral – Associação Mutualista. O universo de beneficiários do IASFA abrangidos por estas facilidades é da ordem dos 140.000, devendo os mesmos dirigirem-se a qualquer balcão do Montepio Geral para um esclarecimento mais completo do conjunto de produtos disponíveis cobertos pelo Protocolo.

ACADEMIA DE MARINHA

“PRÉMIO ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES”

● Está aberto o concurso na Academia de Marinha, até ao dia 30 de Setembro de 1999, para atribuição do “Prémio Almirante Sarmiento Rodrigues”.

O “Prémio Almirante Sarmiento Rodrigues” destina-se a impulsionar e dinamizar a pesquisa, a investigação científica e o estudo da história das actividades marítimas dos Portugueses.

O referido Prémio, é constituído por um diploma e por uma quantia pecuniária no valor de 1.000.000\$00 (Um milhão de escudos).

Podem concorrer a este Prémio os cidadãos nacionais e de países ou comunidades de língua ou cultura Portuguesa que apresentem trabalhos originais nos domínios referidos. Consideram-se originais os trabalhos inéditos ou que tenham sido publicados em 1998 ou 1999. O Regulamento do Prémio está à disposição dos concorrentes na Academia de Marinha.

Para mais pormenores pode ser contactada directamente a Academia pelos telefones 342 81 48 e 342 81 05, ou fax 342 77 83 ou por escrito para:

Edifício da Marinha - Praça do Município - 1100-038 LISBOA

“Canções Proibidas: O Cancioneiro do Niassa”

A guerra de África, como todas as guerras, marcou uma geração. O que há de especial nesta guerra é o pouco distanciamento que temos dela. São muitos os que a viveram na primeira pessoa. Foi um deles, João Maria Pinto, que organizou o disco “Canções Proibidas: O Cancioneiro do Niassa”. Canções contra a guerra, entoadas quase secretamente pelos soldados.

Um álbum com treze temas e que reúne artistas como Carlos do Carmo, Rui Veloso, Genita Salomé, Paulo Carvalho, Lura, João Afonso e Tetvocal.

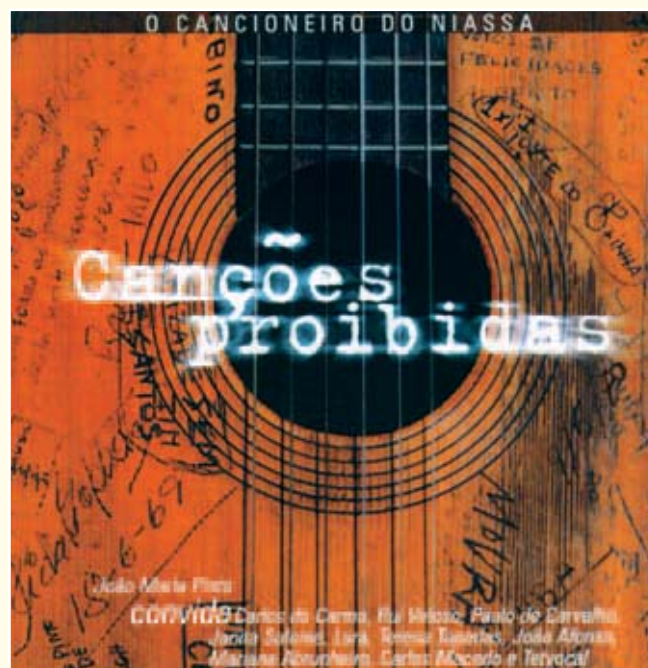
No ano em que se comemoram 25 anos sobre a Revolução de Abril, um álbum que, acima de tudo, é um documento de grande valor histórico.

Produzido por Laurent Filipe “Canções Proibidas: o cancionero do Niassa” foi editado a 22 de Abril.

(Dep. Promoção/EMI - Valentim de Carvalho / Abril 99)

Nota:

O produto da venda deste disco reverte a favor da Associação dos Deficientes das Forças Armadas.





INFORMAÇÃO TOTTA

CONDIÇÕES EXCEPCIONAIS PARA A MARINHA

Desde há longos anos que o TOTTA mantém um relacionamento privilegiado com a Marinha, tendo vindo, progressivamente, a melhorar e a ampliar as condições oferecidas que, neste momento, se podem considerar verdadeiramente excepcionais. Estas condições são oferecidas ao pessoal militar, militarizado e civil – incluindo os voluntários e contratados, que recebem o ordenado através do TOTTA – e ainda aos reformados, desde que assumam o compromisso de transferir ou depositar as respectivas pensões no BT&A. De seguida apresenta-se um quadro resumido e actual das condições praticadas.

CRÉDITO À HABITAÇÃO

Para aquisição de habitação própria, com garantia hipotecária, em condições excepcionais de taxa de juro, com uma taxa nominal igual a 120% da Lisbor* a 1 mês arredondada para 1/8 de ponto imediatamente superior.

Nas actuais condições e com pagamento de juros ao mês (taxa variável), a taxa a aplicar é 6,125%, beneficiando, ainda, das seguintes condições:

- Redução da comissão de "dossier" para 1/3 do valor normal, ou seja, 10 contos;
- Seguro de vida facultativo;
- Alteração da taxa de juro no decurso do contrato. Quando ocorram alterações na taxa de juro, estas produzirão efeitos a partir do início do período de contagem de juros subsequente.

Estas condições aplicam-se também a empréstimos transferidos de outras instituições.

CRÉDITO AUTOMÁTICO TOTTA ORDENADO

Acesso a uma linha de crédito automático, que permite a antecipação até três meses do ordenado com aplicação de uma taxa de juro reduzida, indexada à Lisbor*.

A taxa a aplicar a este crédito será igual a 172% da Lisbor* a 1 mês, o que, actualmente equivale, após o arredondamento, a 8,625%.

CRÉDITO PESSOAL

Linhas de crédito para diversas finalidades, como sejam despesas de saúde, bens de consumo duradouro, obras, formação profissional, aquisição de equipamento de uso pessoal ou profissional.

São disponibilizadas duas modalidades:

- **Crédito Popular Totta**, com prestação fixa e prazo pré-determinado, com uma taxa fixa durante o período do empréstimo igual a 141,22% da Lisbor* a 6 meses.

Nas actuais condições a taxa a aplicar, após o arredondamento, é de 6,5%.

- **Crédito Económico Totta**, com prestação fixa, escolhida pelo cliente a partir de um mínimo pré-fixado e prazo variável em função das eventuais alterações de taxas.

A taxa de juro aplicável a esta modalidade é igual a 147,66% da Lisbor* a 6 meses.

Nas actuais condições e após o arredondamento, a taxa a aplicar a esta modalidade é de 6,875%.

CARTÕES DE DÉBITO E CRÉDITO

Atribuição do cartão **TottaGold** a todos os Oficiais Generais, Superiores e Subalternos, Sargentos-Mores e Sargentos-Chefes, incluindo os militarizados e civis equiparados, podendo utilizar uma linha de crédito automática de 3.500 contos, no caso dos Oficiais Generais, 3.000 contos, no caso dos Oficiais Superiores e 2.500 contos para os demais. Lembra-se que o cartão **TottaGold** apresenta vantagens substanciais relativamente a qualquer outro cartão emitido em Portugal, nomeadamente quanto aos Seguros que lhe estão associados.

O cartão **TottaGold** é, de facto, o único cartão com um seguro de saúde com um capital de 8.000 contos, total liberdade de escolha da unidade hospitalar, liberdade de recurso ao estrangeiro e coberturas sem limite de idade. Este cartão está isento da primeira anuidade, sendo as seguintes reduzidas, em relação ao habitualmente praticado, para o valor de 2.500 escudos.

No que se refere ao cartão **TottaCard** verifica-se, igualmente, a isenção da primeira anuidade e a redução das seguintes para o valor de 1.250 escudos.

DEPÓSITOS À ORDEM

Remuneração, em condições vantajosas, das contas de depósito à ordem alimentadas a crédito por ordenados e pensões pagos pela Marinha, aplicando-se taxas crescentes às sucessivas parcelas do saldo, com cálculo diário e crédito mensal de juros. Estas contas estão isentas de qualquer despesa de manutenção.

APLICAÇÕES A PRAZO

Disponibilização de uma vasta gama de soluções para aplicações a prazo, nomeadamente de contas com grande flexibilidade, no que se refere a entregas e levantamentos, podendo, inclusivamente, ser movimentadas em qualquer momento (durante 24 horas/dia), através de toda a rede Multibanco. A taxa de juro destas contas varia em função do montante existente na conta na data do vencimento.

Para além dessas vantagens, estas contas, nomeadamente, as contas Totta Super Rendimento e a Conta Rendimento Totta oferecem, ainda, condições excepcionais em caso de levantamento antecipado.

OUTRAS CONDIÇÕES

Serão, ainda, concedidas outras condições excepcionais, nomeadamente:

- Atribuição gratuita de:
 - Livros de Cheques
 - Cartões TOTTA Matic/VISA Electron
- Pagamentos periódicos sem qualquer encargo;
- Redução, para detentores do cartão **TottaGold**, de alguns dos preços constantes do Preçoário do Banco;
- Acesso às condições mais favoráveis que as empresas associadas do BT&A estiverem no momento a praticar, nomeadamente:
 - Leasing Mobiliário
 - Leasing Imobiliário
 - ALD - Aluguer de Longa Duração

* Lisbor – Taxas a que os Bancos estão dispostos a emprestar dinheiro a outros bancos, por prazos entre 1 dia e 1 ano, e que são divulgadas diariamente.

Fev. 1998

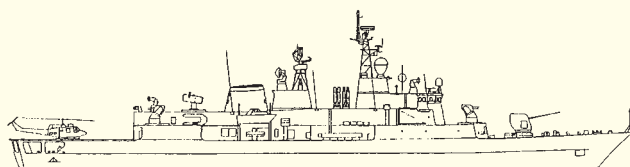


BANCO TOTTA & AÇORES

Soc. Anónima • Capital social: 60.000.000.000\$00 • Cons. Reg. Com. de Lisboa, Mat. n.º 1/88.10/11 • Reg. Pes. Colectiva 500766711 • Sede: Rua Áurea, 88 – 1100 Lisboa.

YAVUZ CLASS FFAH

Em 1982 foi finalmente assinado um contrato entre a Marinha turca e os estaleiros alemães da Blohm+Voss para a construção de quatro fragatas multi-função Meko 200, as quais passariam a constituir a classe "YAVUZ" de modo a substituírem gradualmente os já obsoletos destroyers da ex. classe americana Gearing construídos entre 1945 e 1950.



Os dois primeiros navios da classe foram construídos na Alemanha, e os dois seguintes na Turquia.

Um dos aspectos a realçar nestas fragatas MEKO 200 T, é o facto da sua construção ser baseada no chamado "Functional Unit System", o qual consiste na instalação de todos os sistemas de armas, sensores e sistemas electrónicos em módulos ou contentores, os quais proporcionam uma maior rapidez e facilidade na sua montagem em comparação com os tradicionais métodos de construção naval.

A fragata MEKO 200 T, é a descendente directa da MEKO 360 H1/2, seu design é basicamente o mesmo e apesar de possuir um deslocamento inferior em cerca de 20%, incorpora no entanto alguns melhoramentos importantes mantendo praticamente a mesma capacidade de combate da Meko 360.

CARACTERÍSTICAS PARA ID/RECCE

- Borda recortada e alta • Proa muito lançada com amura ligeiramente elevada • Popa em painel com aberturas • Mastro principal em forma tripoidal com o AWS-6 no topo, em treliça • Mastro secundário a ré do principal, sobre uma estrutura em treliça, e posicionado a vante da chaminé • Duas chaminés cónicas posicionadas em "V" • Ponte alta incorporada na superestrutura de vante.

INFORMAÇÃO GERAL/CARACTERÍSTICAS

PAÍS: TURQUIA • **TIPO:** FFAH • **DESLOC. MÁXIMO:** 2784 TONS • **DESLOC. STANDARD:** 2500 TONS • **COMPR. DE FORA A FORA:** 110,5 MTS • **BOCA:** 14,2 MTS • **CALADO MÁXIMO:** 4,1 MTS • **PROPULSÃO:** CODAD • **AUTONOMIA:** 4100 MN A 18 NÓS • **VEL. MÁXIMA:** 27 NÓS • **UNID. NO ACTIVO:** 4 • **ARMAS - MÍSSEIS:** SSM'S 8X HARPOON/ SAM'S SEA SPARROW MK 29 • **ARTILHARIA:** 1X127 MM MK 45 MOD 1 / 3X25 MM SEA ZENITH • **TORPEDOS ATW'S:** 6XMK32 • **SENSORES - RADARES:** AVISO AÉREO DA 08 / AVISO DE SUPERFÍCIE AWS 6 DOLPHIN • **CONTROLO DE FOGO:** • STIR; WM 25; / 2XCONTRAVES SEAGUARD • **SONARES:** SQS 56 (DE 1160) • **CONTROLO DE ARMAS - 2XSIEMENS ALBIS • EW - ESM:** SIGNAAL/RAMSES • **ECM:** SIGNAAL/RAMSES • **CONTRA-MEDIDAS - ENGODOS (EW):** MK36 MOD1 SRBOC + FLARES + I.R. • **(ASW):** NIXIE SLQ 25 / **MEIOS ORGÂNICOS** 1XAB 212 ASW • **COMBAT DATA SYSTEM - STACOS** - TU; Link 11 • WSC 3V; SATCOM's

(Colaboração do 1TEN SEI Fontinha CITAN)

PASSATEMPO

As fotografias abaixo apresentadas correspondem a plataformas navais publicadas pela Revista da Armada desde Fevereiro de 1996.

Como passatempo propõe-se ao caro leitor desta revista que as identifique, tal como são apresentadas, em termos de classe de navio.

Imagem 1



Imagem 2



Imagem 3



Imagem 4



SOLUÇÕES

Serão apresentadas no próximo número.

TORNEIO DE PISTOLA DO COMANDO DO CORPO DE FUZILEIROS

● Com a excelente participação de 81 atiradores, decorreu de 22 a 26 de Março mais um Torneio de Tiro, no âmbito do Comando do Corpo de Fuzileiros, na carreira de tiro da Escola de Fuzileiros. O Torneio foi disputado na distância de 25 mts, na variante de precisão, tendo sido utilizada a pistola Walther de 9 m/m. As classificações obtidas foram as seguintes:



INDIVIDUAL

1º CAB FZ Martins	
- EF	258 pts
2º 2TEN SEP Marracho	
- CCF	245 pts
3º CAB FZ Vital	
- EF	240 pts

EQUIPAS

1ª Escola de Fuzileiros	877 pts
2ª Unidade de Polícia Naval ...	853 pts
3ª Unidade de Meios de Desembarque	824 pts

XV CAMPEONATO DE MARINHA DE FUTEBOL DE 5

● Realizou-se de 1 de Março a 9 de Abril a fase final do XV Campeonato de Marinha de Futebol de 5, que como já vem sendo hábito decorreu com grande emoção e entusiasmo no ginásio polivalente do CEFA, tendo movimentado 23 equipas em representação de 8 Unidades.

De parabéns está a Base de Fuzileiros, conseguindo um verdadeiro "hatrick", ao vencer os três escalões, facto

inédito e meritório se tivermos em conta as dificuldades em pessoal e o empenhamento operacional a que têm estado sujeitas as Unidades do Corpo de Fuzileiros.

As classificações obtidas por escalões foram as seguintes:

I ESCALÃO

1º BF
2º EF
3º D. MERG.
4º UAICM



II ESCALÃO

1º BF
2º EN
3º UAICM
4º EF

III ESCALÃO

1º BF
2º CEFA
3º UAICM
4º EF

TORNEIO DE NATAÇÃO

● A piscina do CEFA recebeu no dia 14 de Maio 48 nadadores que participaram em mais um Torneio de Fomento de Natação, prova que se destina a fazer a divulgação desta

modalidade na Marinha e ainda a detectar novos valores para a componente desportiva.

Os vencedores nas diferentes provas por escalões foram os seguintes:

I ESCALÃO

50 MTS COSTAS	400 MTS LIVRES
CAD Mercier - EN	CAD Mercier - EN
50 MTS MARIPOSA	50 MTS COSTAS (FEMININOS)
CAD Lamego - EN	CAD Sofia Miranda - EN
50 MTS BRUÇOS	100MTS ESTILOS (FEMININOS)
CAD Piedade - EN	CAD Sofia Miranda - EN
100 MTS	400 MTS LIVRES (FEMININOS)
CAD Piedade - EN	CAD Sofia Miranda - EN
100 MTS ESTILOS	
CAD Mercier - EN	

II ESCALÃO

50 MTS MARIPOSA	100 MTS LIVRES
CAB CCT Golaio	Op. Palmela - A. Alfeite
50 MTS COSTAS	100 MTS ESTILOS
CFR EMQ Meyreles	Op. Palmela - A. Alfeite
50 MTS BRUÇOS	400 MTS LIVRES
CAB CCT Golaio	Op. Palmela - A. Alfeite

III ESCALÃO

50 MTS COSTAS	50 MTS BRUÇOS
Eng. Antão - A. Alfeite	1SAR FZ Piedade

VIII CAMPEONATO DAS FORÇAS ARMADAS DE VOLEIBOL



● Disputou-se de 15 a 19 de Março a 8ª edição do Campeonato das FA de Voleibol, competição que se realizou em Lamego, numa organização da PSP.

Estiveram em disputa dois troféus, o masculino que coube à Marinha, averbando assim a sua sétima vitória consecutiva, conquistando a PSP o troféu feminino.

Moisés e a travessia do Mar Vermelho

Há cerca de 3200 anos, a filha dum faraó, possivelmente o grande Ramsés II, encontrou numa das margens do Nilo uma alcofa com um recém nascido. A criança, por ser filho de escravos hebraicos, devia ser morta, pois era assim que rezava a lei vigente. Todavia, a princesa levou o jovem para a corte onde foi educado. Veio a chamar-se Moisés, que quer dizer salvo das águas.

Moisés cresce, torna-se homem e um dia, já com idade adiantada e inspirado por Deus, sente que foi eleito para conduzir para a Terra Prometida os milhares de escravos hebreus, que eram sacrificados com árduos e intermináveis trabalhos, quase todos destinados a exibir a vaidade pessoal dos faraós.

Moisés tenta convencer o faraó de o deixar cumprir o desígnio que recebeu de Deus. O rei não quer ceder. Todavia, o Egito é abalado por dez terríveis pragas e o faraó aterrado por tão grave situação consente a saída dos hebreus. Estes reúnem-se, e começa essa longa marcha, que ficou conhecida pelo Êxodo.

Durante a caminhada, Moisés e os seus seguidores depararam com o Mar Vermelho. Diz a legenda que um vento forte, enviado por Deus, pôs a descoberto o fundo do mar permitindo que os judeus passassem a seco. E mais, que os soldados que os perseguíam, porque o faraó tinha mudado de ideias, foram todos afogados pelas águas.

Moisés não chega à Terra Prometida. Será Josué, a quem ele entrega o testemunho, que o conseguirá. Todavia, no Monte Sinai, Moisés ainda escreve os Dez Mandamentos, ditados por Deus.

Em Setembro de 1947, éramos então um jovem 2º tenente, destacamos para o N.R.P. "S. Brás". Este navio petroleiro, o primeiro que tivemos na Marinha, desempenhou um papel importante no após 2ª Guerra Mundial, contribuindo para o abastecimento de combustíveis ao nosso país.

O navio tinha feito até então, quase exclusivamente, viagens para Curaçau e Aruba, duas ilhas que não tinham petróleo, mas que dispunham de importantes refinarias. O comandante que fomos encontrar não se conformou com a monótona rotina de visitar sempre aqueles dois portos do Mar das Caraíbas, e conseguiu que as companhias abastecedoras escolhessem outros portos para o efeito.

Assim, em cerca de um ano que nos mantivemos no S. Brás, visitámos Barém no Golfo Pérsico, Curaçau, para que o navio não perdesse o hábito, Port Arthur, no Texas, EUA e, por fim, Saint Peter, um pequeno porto perto de Los Angeles.

Nas viagens acima referidas tivemos o privilégio de atravessar os canais de Suez e do Panamá que, apesar de não serem os maiores que se construíram, são, sem dúvida, os mais famosos. Curiosamente, foram ambos concebidos por Ferdinand Lesseps, mas o segundo, por



dificuldades técnicas e financeiras, foi terminado pelos Estados Unidos.

Das viagens acima referidas apenas vamos destacar a que nos conduziu ao Golfo Pérsico e, exactamente, quando atravessávamos o Canal de Suez a partir de Port Said. Nós fazíamos como oficial mais marreta, o quarto da meia noite às quatro. Nessa noite, ao receber o serviço conhecemos o piloto Roland (como esqueci o seu verdadeiro nome inventei este). O Roland, era um francês culto e um bom contador de histórias. Estava, há longos

anos, ao serviço da Companhia do Canal.

Durante quatro horas, em plena escuridão, a conversa foi do maior interesse, mas no final do quarto tivemos um verdadeiro deslumbramento, quando os primeiros alvares nos vieram mostrar a paisagem magnífica que é o deserto, em especial, quando o vemos comodamente instalados num navio que o atravessa. O entusiasmo foi tal que nos esquecemos de mandar chamar o imediato, que religiosamente nos substituiu. Alarmado, apareceu-nos mais tarde sem perceber o que tinha acontecido.

Foi então que o Roland nos contou uma história que nunca mais esquecemos. Foi assim que ele começou:

"Dentro em breve vamos entrar no Grande Lago Amargo que, como

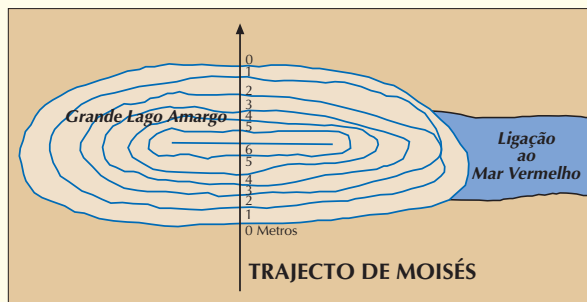
sabe, foi utilizado por Lesseps para diminuir o comprimento do canal escavado. Pois bem, foi este Lago que Moisés atravessou a pé".

"Mas isso não aconteceu no Mar Vermelho?", retorqui.

"No Mar Vermelho era completamente impossível. Aqui, é muito provável que tenha acontecido.

De facto, no tempo de Moisés, o Grande Lago Amargo estava ligado ao Mar Vermelho e, portanto, era sujeito às marés que neste se verificavam. Moisés conhecia este fenómeno, que fazia com que a superfície do lago se alterasse ao longo do dia. Assim, conduziu os seus homens de modo a chegar ao lago no momento da maré cheia. Fez as suas preces e as águas começaram, naturalmente, a afastarem-se. Entretanto, tinha escolhido um trajeto no qual após seis horas se atingisse a parte mais funda do lago. Continuando, a maré foi enchendo até ao momento em que Moisés atingiu o outro lado do lago. Aí, disse aos seus acólitos que era melhor afastarem-se o mais depressa do local, para evitar que os egípcios os viessem perseguir utilizando embarcações. Deste modo, Moisés evitou que os judeus que o acompanhavam percebessem que o fenómeno das marés era cíclico, o que poderia comprometer os seus créditos como taumaturgo".

Guardei esta história do Roland por mais de 50 anos. Achei que, agora, era altura de a partilhar com os leitores desta Revista.



A. Estácio dos Reis
CRM REF

JOGUEMOS O BRIDGE

(Problema Nº 9)

Norte (N):				Sul (S):			
♠	♥	♦	♣	♠	♥	♦	♣
R	V	R	R	A	5	A	D
V	6	8	10	D	—	7	V
6		5	7	10		4	8
		3	4	9			4
				7			

S Dador. Todos vulneráveis: Sul joga 4♠ após abertura em 1♠ e intervenção de W em 2♥. W sai a A e R♥. Como deve S jogar para assegurar o seu contrato.

(Solução nesta página)

(Problema Nº 10)

Norte (N):				Sul (S):			
♠	♥	♦	♣	♠	♥	♦	♣
A	9	10	A	8	A	A	V
—	8	9	R	4	R	D	5
	4	3	D	3	D	V	
	3		10		7	4	
			9				

S joga 6♥. W sai a ♠R. Quando joga ♥ na 2ª vaza vê E jogar o V que poderá ser carta seca. Como prosseguir para precaver-se contra ♥ 4-1 e ♦ R mal colocado.

(Solução no próximo número)

CORRECÇÃO AO PROBLEMA Nº 7

A seguir se transcreve o leilão a que se refere este problema, e que, por lapso, não foi publicado:

S	W	N	E
1♠	D	RD	2♦
2♥	3♦	4♥	... todos passam

SOLUÇÕES PROBLEMA Nº 8

A abertura permite conhecer a colocação dos restantes pontos em W, havendo apenas a dúvida se terá também o ♦10, pois caso negativo pode passar a mão a E que cruzará ♥. Para precaver-se contra esta eventualidade deve deixar fazer ♦D. W repete ♦ que pega, vem à mão em trunfo e joga ♣3 para V que faz. Dá mais 1 ou 2 voltas de trunfo conforme estejam 2-2 ou 3-1, joga o último ♦ e depois ♣A e ♣ dando a mão a W que terá de se virar em corte e balda ou para ♥R.

PROBLEMA Nº 9

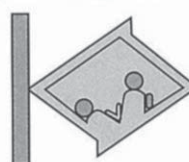
Neste jogo temos apenas 3 perdentes: 1 a ♥, 1 a ♦ e 1 a ♣, pelo que parece não haver problemas. Mas no bridge a segurança é fundamental e existe o perigo das ♠ 4-1 e ser encurtado em trunfos, pois ainda tem de fazer sair o ♣A; deverá portanto baldar o ♦ perdente na 2ª vaza em vez de cortar. Depois está defendido contra qualquer ataque. Repare que se não tomar esta precaução e E tiver 4 cartas de ♠ e 2 de ♣ vai cabidar um jogo que aparentemente se apresentava fácil.

Nunes Marques
CALMAN

HUMOR



COMPUTADOR... MULTIUSOS



Consultório

W.M. Lda.

Dentário

Especialidades - Odonto-Pediatria
Protese
Ortodoncia
Endodoncia

- Dra. Mercia Regina Lima Dantas Wu
- Dra. Ana Cristina Ribeiro
- Dr. Roberto Wu Chen San

Rua Carlos Mardel, Nº 40 R/c Esq.
1900 LISBOA
Tel. 840 55 85

HORÁRIO
Segunda a Sexta
Das 10h30 às 13h00
e das 15h00 às 19h00
Sábado
10h30 às 13h00

Medicina Dentária e Prótese Dentária

- Médicos Dentistas Especializados
- Instalações Modernas e Máxima Higiene
- Laboratório de Prótese Dentária Próprio



Acordo com a ADMA

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

- CTEN EMQ João Manuel Baptista de Oliveira Brás para o Cargo de Chefe de Serviço de Apoio Técnico do Departamento Marítimo da Madeira.

EXONERAÇÕES

- CMG Carlos Fernando Calhau Feitoria exonerado do Cargo de Adido de Defesa junto da Embaixada (Bona Alemanha).

RESERVA

- CMG Luís Henrique Lopes Silva Carvalho ● CMG Joaquim Maria Godinho Veiga ● CMG José Manuel Rodrigues de Oliveira e Costa ● CMG José Manuel Severino Dinarés ● CTEN Alexandre Pereira Pina Dias ● 1SAR TFD Beijamim de Sousa Lourenço.

REFORMA

- VALM RES José Manuel do Vale Martins Cartaxo ● CMG RES Manuel Arsénio Velho Pacheco de Medeiros ● CMG RES Joaquim Gonçalves Vintém ● CFR RES Hermenegildo Duarte Lourenço ● CFR RES Joaquim Figueiredo Marques ● SMOR RES Amílcar de Magalhães Batista ● SCH RES Manuel Cabrita Constâncio ● SCH RES Francisco António Simões ● SAJ RES João Marta Ferra da Silva ● SAJ RES Abel Constantino Canhanha ● SAJ RES Manuel Joaquim Marcelo Alcaçarenho ● SAJ RES Manuel José Borges Enteiriço ● SAJ RES Domingos António Correia do Nascimento ● 1SAR RES Silvestre da Silva Ribeiro ● 1SAR RES José Joaquim Pires da Silva ● CAB RES Manuel Carlos Serra Lopes Pombeiro ● CAB RES José Júlio Rios de Carvalho.

FALECIMENTOS

- CMG REF António Carlos Soares da Fonseca ● SCH REF António Varandas ● SAJ REF Luís Maria de Sousa ● SAJ REF Manuel Geraldo de Jesus ● 1SAR REF Orlando Afonso ● 1SAR REF Jaime Camilo ● 1SAR REF Victor Clemente da Silva ● CAB R Activo João Alexandre Fernandes de Oliveira ● CAB REF António Santos ● CAB REF João Belo ● CAB REF Manuel da Fonseca ● CAB REF Eduardo Rodrigues Freire Cabral ● CAB REF Eduardo da Cunha Covas ● CAB REF Manuel Dias Barros ● CAB REF António Pereira Tavares ● 1MAR Activo Ricardo Jorge Cancado Bito ● 1MAR REF João Ferreira ● 1MAR REF José Mendes Borga ● Faroleiro de 1ª Classe Aposentado José Pereira de Melo ● CAB MAR 1ª Classe José Fernando de Jesus Araújo.

CONVÍVIO

- Vai realizar-se no próximo dia **26 de Maio** o almoço de confraternização do 19º aniversário de ingresso na Armada dos Voluntários de 1980.

Os interessados em participar neste convívio deverão contactar até ao dia 14 de Maio para:

1SAR CM Gomes
(O Barreirense)
- E. Fuzileiros
Telf. 215 1026 (ext.)
Telf. 6866 e 6898 (int.)

1SAR CM Dias (IASFA)
- Centro de Apoio Social
do Alfeite
Telf. 276 9211 (ext.)
Telf. 3782 (int.)

Património Cultural da Marinha

Pecas para Recordar

5. QUADRO DE PETER MONAMY (C. 1685)

A pintura do Séc. XVII (ca. 1685) é da autoria de Peter Monamy, discípulo do célebre pintor flamengo Willem Van de Velde (filho) e é um dos raros exemplos conhecidos de pintura europeia onde aparece um navio português.

O quadro representa, à esquerda, um navio arvorando o pavilhão português do reinado de D. Afonso VI, batendo-se furiosamente, pelos dois bordos, contra navios berberes, estes arvorando um pavilhão ainda não definitivamente identificado mas que, provavelmente, será o da Regência de Tunis, então subordinada ao Sultão Turco de Constantinopla.

À direita do quadro aparece um navio berbere incendiado e irremediavelmente batido, realçando-se o extraordinário realismo das cores que representam as chamas. Em primeiro plano cruzam-se dois bateis em renhido combate, sendo o da esquerda português. Era hábito, na eminência dum combate naval, arriar as embarcações para a água não só para as poupar ao efeito da metralha como também para recolher os náufragos dos navios afundados. Em plano afastado, por trás do navio berbere representado na parte central da pintura, apercebe-se a mastreação e, muito desvanecido, um pavilhão português. Este pormenor escapou aos especialistas ingleses que analisaram a pintura, pois sempre referiram um combate entre um navio português e vários navios berberes quando, na realidade, estavam presentes, pelo menos, dois navios nossos.

A aquisição deste quadro pelo Museu de Marinha foi possível graças a um conjunto de circunstâncias felizes.

Em Maio de 1993, o dono de um antiquário de Londres telefonou ao Director do Museu de Marinha dizendo que tinha uma boa pintura do Séc. XVII com um navio português.

Dada a raridade da presença de navios nossos na pintura europeia, pediu-se para ser remetida ao Museu toda a informação possível, o que logo foi feito. Verificou-se, então, que se tratava de um quadro de pequena dimensão (30.5X40.7 cm) mas de grande qualidade, atribuído à oficina de Willem Van de Velde, o jovem, talvez o melhor pintor de navios de batalhas navais que jamais existiu.

O preço da aquisição era elevado (15 mil libras), pelo que foi necessário procurar apoios. Posta a questão ao Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Ribeiro Pacheco, este decidiu assegurar desde logo a aquisição, para o que deu instruções ao Superintendente dos Serviços Financeiros. Entretanto o Museu mobilizou as suas próprias verbas e pediu a colaboração do presidente da Direcção do Grupo de Amigos do Museu de Marinha, Almirante Vasco Viegas. Este desenvolveu um notável trabalho e em pouco tempo obteve apoios significativos da Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, da Fundação Calouste Gulbenkian, da Fundação Luso-Americana para o Desenvolvimento e da Fundação Oriente, para além de ter contribuído com uma verba do próprio Grupo de Amigos. Deste modo, a Marinha foi ressarcida da quase totalidade da verba despendida com a aquisição e o Museu de Marinha pode inaugurar a pintura em 31 de Janeiro de 1994 com a presença de representantes das Instituições que contribuíram para a sua aquisição.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

5. QUADRO DE PETER MONAMY (C. 1685)



Foto de Reinaldo Carvalho - Museu de Marinha

REVISTA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 321 • ANO XXVIII

JUNHO 99 • MENSAL • 240\$00



Dia da
MARINHA

Os últimos navios do Império



Paintura do Arquitecto Telmo Gomes

Lancha Canhoneira "Pedro d'Annaia" 1895-1908

CARACTERÍSTICAS

Casco de aço
Local de construção: Parry & Son, Gínia
Data de lançamento à água: 3 de Outubro de 1895
Deslocamento: 44 toneladas
Dispunha de duas rodas propulsoras laterais
Armamento: Duas Hotkiss de 37 mm

COMISSÕES PRINCIPAIS

Mozambique
Rios Zambeze e Chire
(1896 / 1908)

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 321 • Ano XXVIII

Junho 1999

Director

CALM EMQ RES

Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CFR REF Jorge Manuel Patrício Gorjão

Redacção

2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção

1SARG T Vitor Manuel Gaspar Lopes

Colaboradores Permanentes

CMG REF Raúl de Sousa Machado

CTEN FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos

CTEN Abel Ivo de Melo e Sousa

1TEN REF Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade

Edifício da Administração

Central de Marinha

Revista da Armada

Rua do Arsenal

1149-001 Lisboa - Portugal

Telef: (01) 321 76 50

Fax: (01) 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet

<http://www.marinha.pt>

e-mail da Revista da Armada

revista.armada@mail.marinha.pt

Fotocomposição, paginação electrónica, fotolito, montagem e produção

Página Ímpar, Lda.

Estrada de Benfica, 317 - 1º F

1500 Lisboa

Tiragem média mensal:

6000 exemplares

Preço de venda avulso: 240\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343



Dia da Marinha
(AUTOR: 1TEN Santos
Pereira - DAMAG)

ANUNCIANTES:
BTA - Banco Totta & Açores; CGD - Caixa Geral de Depósitos;
EID - Empresa de Investigação e Desenvolvimento de Electrónica, S.A.;
GALP; OGFE - Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento; Policlínica
Vale Fetal.

SUMÁRIO

Exercícios navais: CONTEX 99
– exercício naval nacional
e SWORDFISH 99 – participado
por Marinhas de 5 países
NATO e pela EUROMARFOR.

8



O Museu de Marinha. Retrospectiva
dos principais eventos de 1998
do segundo Museu mais visitado
do País.

14



As Comemorações
do Dia da Marinha
e das Forças Armadas
decorreram este ano
na cidade de Lisboa.

17



OS ÚLTIMOS NAVIOS DO IMPÉRIO	2
MENSAGEM DO ALMIRANTE CEMA	4
O NOVO CONCEITO ESTRATÉGICO DA NATO	6
MARINHA JOANINA	13
É PRECISO OLHARMO-NOS AO ESPELHO...	16
DIRECÇÃO DO SERVIÇO DE FORMAÇÃO	20
CARTA DO CEMA	21
BUSCA E SALVAMENTO	22
INSTITUTO DE SOCORROS A NÁUFRAGOS	23
INSTITUTO HIDROGRÁFICO	24
NOTÍCIAS	25
IDENTIFICAÇÃO E RECONHECIMENTO VISUAL	30
DESPORTO	31
RETALHOS DE UM MARUJO, VOSSEMECÊ	32
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS/SAIBAM TODOS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA

Dia da Marinha

Mensagem do Almirante CEMA

Nesta data, em que se celebra a chegada de Vasco da Gama à Índia e, simultaneamente, se comemora o Dia das Forças Armadas, cumpre-nos evocar a figura do grande navegador e o legado de valores que ainda hoje caracteriza as gentes do mar, saudando solidariamente os militares dos outros Ramos com quem, de forma integrada, zelamos pela defesa dos interesses nacionais e mantemos laços de união, cooperação e camaradagem. Mas o Dia da Marinha constitui, também, ocasião propícia para partilharmos alegrias e apreensões.

A Marinha, como sempre aconteceu, mantém-se empenhada em cumprir eficazmente o vasto leque de missões que, interna e externamente lhe são determinadas para, no interesse do Estado, melhor responder às exigências do mundo contemporâneo. As situações que, incessantemente, reclamam a solidariedade e a partilha de esforços por parte dos países aliados, têm ditado, por sua vez, uma participação cada vez mais activa nas designadas novas missões. Esse esforço acrescido torna imperativo que a Marinha continue dotada com as necessárias capacidades para fazer face a um futuro que não se antevê tranquilo.

Ideal seria que, na interpretação dos verdadeiros interesses do País, fosse fixado em sede própria, em termos de planeamento exequível, o modelo de Marinha que convém e os prazos para a sua concretização. Todavia, não sendo ainda essa a realidade e debatendo-se, desde há anos, com estrangulamentos orçamentais, sobretudo para investimento, tomou a Marinha a iniciativa de estudar as soluções consideradas indispensáveis para não se comprometer irremediavelmente o seu futuro. Nesse sentido, com uma visão prospectiva de longo prazo e considerando a imprevisibilidade dos conflitos que tem marcado o final deste século, foram projectados diversos modelos, tendo-se submetido, oportunamente, à decisão governamental, os estudos conducentes à sua modernização. O planeamento deles decorrente mostra o caminho a percorrer para se alcançar uma Marinha moderna, embora de dimensão mais reduzida e mais apta a fazer face aos desafios dos cenários actuais e futuros.

Têm sido muito positivos os resultados alcançados pela Marinha, quer no âmbito da actividade essencialmente militar, quer na do serviço público, principalmente se tivermos em conta

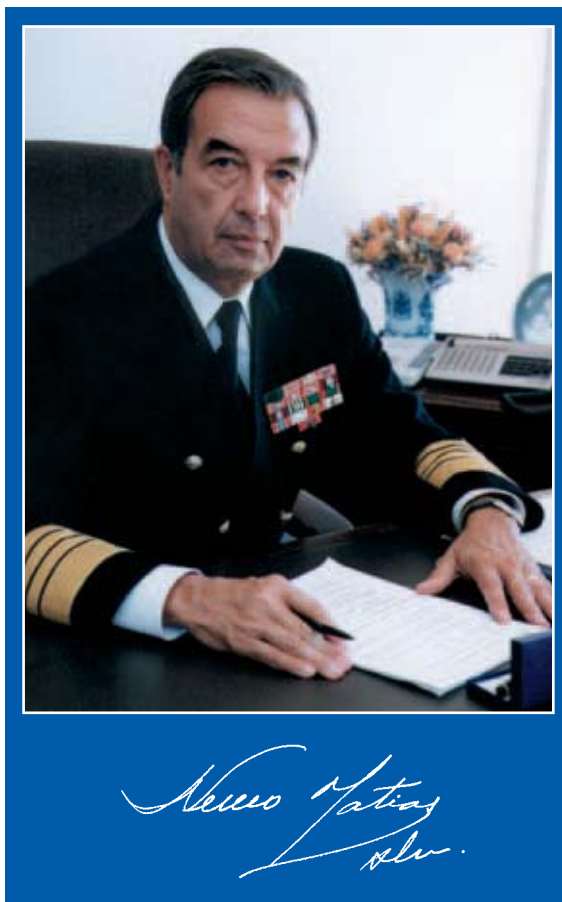
as dificuldades de natureza financeira e administrativa, que houve que enfrentar nos anos mais recentes. Esses êxitos devem-se, sobretudo, à generosidade dos servidores da Marinha em todas as áreas funcionais que, incondicionalmente, com comprovada competência e sentido do dever, se empenharam na protecção e defesa dos interesses nacionais.

No entanto, por maior que seja essa generosidade, as dificuldades sentidas e o inexorável envelhecimento da esquadra, das infra-estruturas e de outros meios, poderão prejudicar seriamente, a prazo curto, os níveis de sucesso desejados. Para cumprir eficazmente as missões, será imprescindível dispor dos meios convenientes e das condições adequadas para que os recursos humanos assegurem o seu funcionamento.

A renovação da esquadra, crucial para não comprometer o futuro, tem tido um desenvolvimento mais lento do que a nossa ambição gostaria e aquém do que as necessidades exigem, muito embora alguns programas tenham merecido alguns progressos. Sem pretender remeter para plano secundário a aquisição do navio polivalente logístico, a construção em curso das novas lanchas "Argos" e a substituição das corvetas e patrulhas "Cacine" por patrulhas oceânicas a construir na indústria nacional, destaco, pela sua oportunidade, os seguintes programas:

O programa dos submarinos, cujo interesse nacional tem sido amplamente reconhecido, carece, para seu desenvolvimento, da publicação da alteração à Lei Quadro das Leis da Programação Militar que visa permitir aquisições para a Defesa Nacional com recurso a processos financeiros flexíveis. A decisão seguinte deverá ser a da definição de quais os candidatos, de entre os 5 actuais, que passam à fase da negociação directa, admitindo-se que a aquisição dos novos submarinos poderá ocorrer até 2006, dependendo do construtor que for escolhido.

A modernização do Agrupamento de Navios Hidro-oceanográficos beneficiará da transferência, já autorizada, de um segundo navio da mesma classe de origem que a do N.R.P. "D. Carlos I", a ocorrer ao longo deste ano. O abate do N.R.P. "Almeida Carvalho" processar-se-á assim que um dos novos navios hidro-



oceanográficos com capacidade oceânica for equipado, sendo certo que não será constituída uma terceira guarnição neste agrupamento, no mesmo âmbito.

No que respeita à reorganização do Sistema da Autoridade Marítima, impondo-se a substituição do seu diploma enquadrador, tem-se recebido a melhor receptividade de S. Ex^a o Ministro da Defesa Nacional quanto à proposta apresentada pela Marinha.

Insisto em sublinhar que, numa época em que outros Países, por razões de economia e de eficácia, confiam cada vez mais tarefas de serviço público às suas Marinhas, tirando partido das capacidades dos seus meios e do conhecimento acumulado relativamente ao mar, a nossa Marinha mantém-se na situação privilegiada de poder dar continuidade a uma prática secular, que é a de exercer a autoridade do Estado nos espaços marítimos de jurisdição nacional.

Com vista ao futuro funcionamento da Marinha, considero indispensável incrementar o estudo de soluções inovadoras que, por um lado, revitalizem a nossa contribuição individual e, por outro lado, garantam a eficiência do esforço colectivo. Essas soluções deverão proporcionar a maior elevação dos níveis de formação académica e profissional, a rápida correcção das disfunções encontradas no decorrer das acções inspectivas realizadas ou a realizar e o aperfeiçoamento dos métodos de gestão e das técnicas de liderança, especialmente por parte de quem tem responsabilidades de chefia. Acima de tudo, essas soluções inovadoras terão que conduzir à consolidação de um ambiente de bem-estar, de

devoção pelo País e de satisfação pelos resultados alcançados. Só assim poderemos honrar a memória dos nossos antepassados que, vencendo as suas dificuldades e suportando sacrifícios, construíram a Nação a que hoje nos orgulhamos de pertencer.

Tudo farei, no que estiver ao meu alcance, para contribuir para o bem-estar e a defesa dos direitos e interesses colectivos e individuais dos servidores da Marinha.

Como medidas externas, transcendendo o campo das minhas competências, considero imperioso que não sejam defraudadas as expectativas de quem deposita a sua confiança nas boas providências de quem os tutela.

Como referi já, em recente ocasião, assumi, perante a Nação, o compromisso de zelar, até ao limite das minhas possibilidades, pela eficiência da Marinha, mantendo como último propósito a protecção e defesa dos interesses nacionais. Honrarei esse compromisso e não deixarei de aconselhar ou propor ao Ministro da tutela, as soluções que transcendam o campo das minhas competências, sempre que conciliáveis com os imperativos das Forças Armadas.

Estamos todos na mesma barca. Nenhuma contribuição individual poderá ser dispensada para demandarmos porto seguro.

Em nome dos interesses de Portugal, mantenhamos a perseverança, o espírito de bem servir, a dignidade e o sentido de união que caracterizam a génese marinheira, homenageando assim a figura, que hoje evocamos, do grande Vasco da Gama. 

Objectos de Marinha

Estes são alguns dos vários objectos que pode adquirir na secretaria da Revista da Armada.



REVISTA DA ARMADA

Edifício da Administração
Central de Marinha
1188 Lisboa Codex

Telef: (01) 346 89 60/1
Fax: (01) 347 36 24

O novo conceito estratégico da NATO

INTRODUÇÃO

A cimeira de Washington, realizada entre 24 e 25 de Abril de 1999, aprovou um novo conceito estratégico da NATO, que amplia o carácter defensivo da Aliança Atlântica e passa a contemplar o direito de ingerência humanitária, as preocupações relacionadas com o terrorismo, a sabotagem, o crime organizado, e os problemas associados ao abastecimento de recursos vitais. Sem pretendermos efectuar uma análise exaustiva ao documento, parece-nos importante salientar os pontos mais relevantes do seu conteúdo, por forma a proporcionar ao leitor uma visão dos caminhos que a Aliança Atlântica adoptou para o início do século XXI.

ANÁLISE

O objectivo essencial da Aliança continua a ser a salvaguarda da liberdade e da segurança dos seus membros, por meios políticos e militares. O novo conceito estratégico considera que este desígnio, permanecendo imutável, pode ser comprometido pelos novos riscos para a paz e estabilidade euro-atlântica, decorrentes de situações de opressão, dos conflitos étnicos, das dificuldades económicas, da alteração da ordem política e da proliferação das armas de destruição maciça. Por isso, e para que a Aliança Atlântica consiga alcançar aquele objectivo, a sua missão passou a integrar as seguintes tarefas:

- **Segurança:** Proporcionar uma das bases indispensáveis à segurança e à estabilidade do espaço euro-atlântico, fundadas na afirmação das instituições democráticas e no compromisso da resolução pacífica das disputas, por forma a que nenhum país coaja outro mediante ameaças ou o uso da força.

- **Consulta:** Assessorar os aliados sobre qualquer questão que afecte os seus interesses vitais, incluindo os acontecimentos que representam riscos para a sua segurança, e permitir a adequada coordenação dos esforços em áreas de interesse comum.

- **Dissuasão e defesa:** Dissuadir e defender qualquer Estado membro das ameaças de agressão.



- **Gestão de crises:** Contribuir eficazmente para a prevenção de conflitos e participar activamente na gestão de crises, incluindo a realização de operações de resposta a crises.

- **Relações de parceria:** Fomentar relações de ampla colaboração, cooperação e diálogo com outros países da região euro-atlântica, a fim de aumentar a transparência, a confiança mútua e a capacidade de actuação conjunta com a Aliança.

Nos esforços para alcançar o objectivo e cumprir as tarefas da Aliança, o novo conceito estratégico preconiza o respeito pelos legítimos interesses de segurança de países terceiros, e a resolução pacífica das disputas no quadro estabelecido na Carta das Nações Unidas. Neste contexto, a ONU, a OSCE, a UE e a UEO são consideradas organizações essenciais à segurança e à estabilidade na região euro-atlântica; o Conselho de Segurança da ONU é identificado como o principal responsável pela manutenção da paz e da segurança internacional e, como tal, deverá desempenhar um papel crucial na preservação da estabilidade na região euro-atlântica.

Quanto à Identidade Europeia de Segurança e Defesa é entendido que se deve desenvolver dentro da NATO, para que os recursos e as capacidades da Aliança possam ser colocados à disposição da UEO, numa base "caso a caso" e mediante consenso. Desta forma, por um lado, os aliados europeus poderão oferecer contributos mais coerentes e sólidos às missões e à actividade da Aliança; por outro lado,

fortalecer-se-á a colaboração transatlântica e os aliados europeus poderão actuar de forma autónoma.

Sobre os riscos de segurança o novo conceito estratégico associa a incerteza e a instabilidade na região euro-atlântica, à possibilidade de ocorrência de crises regionais na periferia da Aliança, que afectem ou transbordem para o interior das suas fronteiras. Estas crises poderão ter origem em dificuldades económicas, sociais e políticas, em rivalidades étnicas e religiosas, em disputas territoriais, na insuficiência ou fracasso dos processos reformistas, na violação dos direitos humanos e na dissolução de Estados.

Depois de enfatizar que qualquer ataque armado ao território dos aliados merecerá as acções de resposta previstas nos artigos 5º e 6º do Tratado de Washington, o documento refere que a segurança da Aliança poderá ser afectada por outros riscos de âmbito mais amplo, tais como o terrorismo, a sabotagem, o crime organizado, os problemas do abastecimento de recursos vitais e as deslocções incontroladas de populações numerosas, em resultado de conflitos armados.

Quanto às relações de associação, cooperação e diálogo o novo conceito estratégico afirma que a Aliança as considera um elemento essencial ao fomento da segurança e da estabilidade em toda a região euro-atlântica. Neste contexto, enfatiza a importância de se atender às preocupações da Rússia, porque este país desempenha uma função única e extraordinária no equilíbrio e na segurança euro-atlântica. Por isso, uma parceria forte, estável e durável com a Rússia é considerada indispensável para a instauração de uma estabilidade com bases perenes.

A região mediterrânica é identificada como tendo um grande interesse para a Aliança, por estar intimamente vinculada à segurança europeia. Neste contexto, o processo de diálogo empreendido pela NATO é considerado parte integrante dos métodos aliados de cooperação em matéria de segurança.

Sobre o alargamento da NATO o novo conceito estratégico refere que se espera a entrada de novos membros. Por isso, nos próximos anos serão previsivelmente convidados outros Estados que: desejem e tenham capacidade para assumir as responsabilidades e obrigações decorrentes da participação na Aliança; contribuam para os interesses políticos e estratégicos da Aliança; fortaleçam a sua eficácia e coesão; e melhorem a segurança e a estabilidade global na região euro-atlântica.

A presença na Europa de forças convencionais e nucleares dos Estados Unidos é considerada vital para a segurança aliada. Neste âmbito, o novo conceito estratégico esclarece que está previsto manter uma combinação adequada daqueles dois tipos de forças, em função dos requisitos de cada momento.

Quanto às missões das forças da Aliança, o documento evidencia o seu papel na resolução de crises e enfatiza a diversidade e complexidade dos agentes, perigos, situações e exigências daquelas missões, que poderão variar entre a ajuda humanitária e os combates.

O novo conceito estratégico considera fundamental a existência de forças bem treinadas e suficientemente equipadas, com elevado grau de preparação e em número adequado para responder às contingências, assim como estruturas de apoio, instrumentos de planeamento e recursos de comando e controlo. Neste contexto, é referido que a Aliança deve estar preparada para apoiar com recursos “separáveis mas não separados”, as operações conduzidas pela UEO ou por qualquer outra coligação acordada.

A possível participação de Estados associados e de países terceiros em operações dirigidas pela NATO, e as operações conjuntas com a Rússia são considerados valiosos contributos para o desempenho da Aliança na resolução das crises que afectem a segurança euro-atlântica.

Relativamente a aspectos específicos das forças, o novo conceito estratégico salienta a necessidade de a Aliança estar preparada para constituir forças de grande dimensão, por forma a poder responder a qualquer mudança relevante no ambiente de segurança. Para além disso, o documento também refere que a estratégia da Aliança não contempla a utilização de guerra química nem biológica. Quanto às forças nucleares o seu papel é considerado político: conservar a paz e impedir a coacção ou qualquer tipo de guerra. O documento afirma que estas forças são o garante aliado de que os eventuais adversários não adoptam a agressão militar como opção estratégica.

CONCLUSÕES

O novo conceito estratégico conceptualiza o caminho que a NATO, ao iniciar a sexta década de vida, está disposta a percorrer para abordar os desafios e as oportunidades de um novo século. De relevante importância reter que:

- Confirma o objectivo permanente e prioritário da Aliança consagrado no Tratado de Washington, e estabelece as tarefas que considera mais ajustadas para actuar no ambiente estratégico presente e futuro;



- Clarifica que a NATO contribuirá para um ambiente de segurança em evolução e promoverá a estabilidade com a força decorrente do potencial estratégico dos seus membros e do compromisso comum para com a democracia e a abordagem à resolução pacífica dos conflitos;

- Orienta a política de segurança e defesa da Aliança, os seus conceitos operativos, o papel das suas forças convencionais e nucleares, e os seus planos colectivos de defesa.

Este novo conceito estratégico retém as três primeiras tarefas fixadas no documento aprovado em 1991, suprime a quarta (preservar o equilíbrio estratégico na Europa), que ficou sem conteúdo depois do desaparecimento do Pacto de Varsóvia e da implosão da URSS, e acrescenta duas novas tarefas: a gestão de crises e as relações de parceria. Estas duas tarefas, na actual conjuntura estratégica, permitirão que os EUA se mantenham altamente empenhados na Europa, o que implicará a manutenção do controlo dos comandos militares integrados da NATO, certamente do desagrado de aliados como a França.

Um outro aspecto a reter do documento agora aprovado relaciona-se com o facto de o pensamento estratégico em vigor na Aliança ser essencialmente americano. Assim acontece, porque após a queda do muro de Berlim em 1989, enquanto os aliados

europeus procuravam a razão de ser da NATO, os EUA conferiam-lhe um novo alento com o conceito de Parceria para a Paz (PfP), que materializou o estender da mão aos antigos adversários, e com o conceito de forças-tarefa conjuntas e combinadas (CJTF), que estabeleceu um novo enquadramento para a actuação operacional. Por isso, não nos devemos admirar com o facto de o novo conceito estratégico consagrar aspectos doutrinários que servem inequivocamente os interesses de segurança dos EUA: operações de paz; cooperação com a Europa de Leste; diálogo com os países do Mediterrâneo; incremento da luta contra a proliferação de armas de destruição maciça; lançamento de uma reflexão para adaptar as missões, os procedimentos, o armamento e o equipamento da NATO aos novos riscos.

Quanto à Identidade Europeia de Segurança e Defesa o documento não apresenta nenhuma evolução significativa face ao anterior conceito estratégico. Com efeito, a constituição de uma capacidade de defesa europeia no seio da NATO, capaz de agir de forma autónoma, continua uma miragem. Contudo, estamos firmemente convictos que a União Europeia prosseguirá a sua caminhada na senda da materialização dos seus objectivos nas áreas do progresso e do bem estar. Uma vez alcançados a um nível razoável, as preocupações de segurança adquirirão outra prioridade e a tendência será para edificar uma verdadeira capacidade comum de defesa, que se autonomizará progressivamente da NATO, podendo contribuir para a afirmação, a longo prazo, de uma superpotência capaz de rivalizar com os EUA.

O presidente Clinton, ciente da elevada probabilidade deste cenário, tem referido que a capacidade de defesa europeia reforçará a Aliança, deverá trabalhar no seio desta e ajudará a manter os americanos comprometidos com a NATO, porque permite a partilha de esforços estratégicos. É uma chamada de atenção muito subtil de quem pretende que a NATO, seja o “pivot” central da segurança na Europa, e permaneça indispensável e actuante durante muitos anos.

A defesa europeia ainda tem um longo e difícil caminho a percorrer. Para além disso, a mais do que previsível imposição da vontade da NATO a Slobodan Milosevic não beneficiará, em primeira instância, a ideia de uma defesa europeia: será a consagração da estratégia global dos EUA no pós-guerra fria, passo essencial para fazer face ao caos estratégico conjuntural, estabelecendo progressivamente uma nova ordem internacional, onde a natureza das relações entre os actores será diferente da actual. 

António Silva Ribeiro
CFR



CONTEX 99

INTRODUÇÃO

Organizado pelo Comando Naval, teve lugar entre 2 e 12 de Fevereiro o exercício CONTEX 99. O CONTEX, exercício nacional naval de preparação de forças, desenvolveu-se nas águas contíguas às costas ocidental e sul do continente. Envolveu, além de unidades navais nacionais, meios do Exército e da Força Aérea, tendo contado com a presença de uma fragata e um submarino da Marinha Espanhola, bem como de uma corveta da Marinha Francesa.

DEMONSTRAÇÃO DA FLEXIBILIDADE NAVAL

Largados da BNL pelas 15 horas em demanda do fundeadouro de Sesimbra, desencadeou-se uma verdadeira "avalanche inopinada" de acontecimentos, que passaremos a descrever:

02FEV

Às 16h o CTG 443.02, CMG Melo Gomes, é informado que deverá destacar os N.R.P. "Corte-Real" e N.R.P. "Cmdt. João Belo", por forma a atender a uma solicitação operacional nacional. O destacamento das unidades navais implicou igualmente o destacamento do CTG, que viria a assumir o comando táctico destas unidades, e de parte significativa do seu Estado-Maior.

Pelas 17h inicia-se, por helicóptero, a transferência de pessoal e material entre a "Álvares Cabral", designado novo navio-chefe, e a "Corte-Real".



N.R.P. "Bérrio"

MEIOS ENVOLVIDOS

Força Naval TG 443.02

- NRP "Álvares Cabral"
- SPS "Andalucia"
- FS "Le Henaff"
- NRP "Oliveira e Carmo"
- NRP "Bérrio"

Força de Submarinos TG 443.10

- NRP "Barracuda"
- SPS "Tonina"

Unidades Terrestres

- Escola Prática de Transmissões (Exército)
- (componente radiogoniométrica de longo alcance)

Força Aérea Portuguesa

- A-7P
- F-16
- P-3P
- Centro de Apoio à Missão
- CRC Montejunto

Unidades Navais não integradas na TG

- NRP "Hermenegildo Capelo"
- NRP "Bacamarte"
- NRP "Cassiopeia"
- NRP "Dragão"
- NRP "Hidra"

sentou aos comandantes das unidades navais da força o programa seriado revisto, os navios suspendem de Sesimbra, com um atraso de 2 horas relativamente ao programa inicialmente previsto.

O PLANEAMENTO, CONDUÇÃO E EXECUÇÃO

A estrutura inicial do exercício compreendia o seguinte faseamento:

- 03-06FEV99 Programa Seriado
- 06-08FEV99 Estadia em Leixões
- 08-09FEV99 Integração de Forças
- 09-12FEV99 Operação de Embargo

O impacte das alterações traduziu-se numa mudança substantiva na fase final de execução de embargo naval, e que passou a desenrolar-se em cenário clássico de operações da guerra naval, com variantes do exercício em ambientes costeiros, aliás de grande actualidade.

Foram assim exercitadas as múltiplas vertentes das disciplinas de guerra no mar, dos exercícios de manobra e reabastecimento aos fogos reais, num crescendo de complexidade.

Importa referir, a participação das lanchas da Classe "Argos", os N.R.P. "Hidra" e "Dragão"- atribuídos ao Comando da Zona Marítima do Sul e prontamente disponibilizados - e do N.R.P. "Cassiopeia", que ao integrarem o exercício simulando "Fast Patrol Boats", em



"Tonina"

Às 18h a TG 443.02, reformulada, fundeia em Sesimbra e às 20h terminou a transferência de pessoal e material.

Às 23h embarcou em Sesimbra o novo CTG 443.02, CMG Silva da Fonseca.

03FEV

Às 07h "Pequeno-almoço de trabalho" a bordo do navio-chefe, onde o CTG apre-

muito enriqueceram os cenários e desafios táticos impostos à TG.

A TG viu-se ainda reforçada, a partir de 8FEV PM, pelo N.R.P. "Oliveira e Carmo", navio que se encontrava em missão SAR. A sua presença foi bastante apreciada, não só pelos restantes unidades, saudosas da participação das "Baptista de Andrade", como também pela guarnição desta corveta, ao retomar, por momentos, a actividade nas operações navais.

A VERTENTE DE REPRESENTAÇÃO NAVAL

A força teve uma breve paragem para uma acção de presença naval, e retempero de forças.

Cumpriu-se assim a visita e estadia no porto de Leixões, que decorreu entre o fim de tarde do dia 6 e a manhã do dia 8 de Fevereiro.

Para além das reuniões sectoriais desenvolvidas e do reabastecimento de

combustível, puderam as guarnições usufruir da hospitalidade das gentes nortenhas.

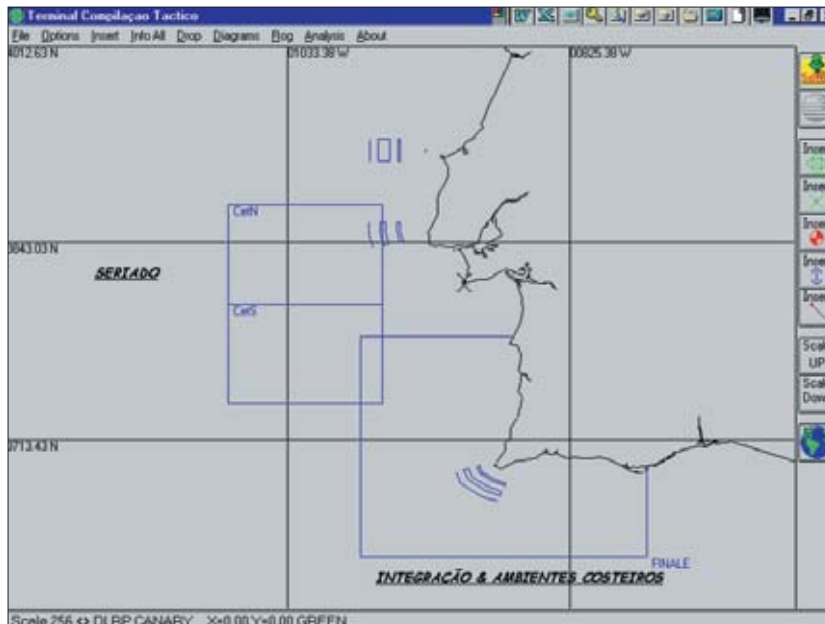
Os navios da TG encontraram-se patentes ao público no dia 7, Domingo, tendo-se registado a afluência de cerca de 1600 visitantes.

Mantendo as tradições de bem receber, o CTG e Comandantes das unidades navais foram obsequiados com um almoço nas instalações navais da

bém no espírito de corpo e de força, factor que se revelou determinante para o desempenho das tarefas atribuídas.

Terminou-se o CONTEX 99, com a convicção de que mais um passo foi dado no sentido do desenvolvimento e da consolidação dos padrões de desempenho e prontidão de todos os participantes.

(Colaboração do CITAN)



Apúlia, tendo por anfitrião o Comandante da Zona Marítima do Norte.

BALANÇO

O exercício desenvolveu-se registando um empenho assinalável de todos no sentido de ultrapassar a perturbação inicial, e de potenciar e aproveitar ao máximo as oportunidades de treino disponibilizadas.

Salienta-se a perfeita integração das unidades navais espanholas e francesa, não só aos níveis do desempenho, mas tam-





ESTABELECIMENTO FABRIL DO EXÉRCITO
ESPECIALIZADO NA CRIAÇÃO E PRODUÇÃO
DE FARDAMENTOS, EQUIPAMENTO E
MATERIAL DE AQUARTELAMENTO.

FÁBRICAS
Fardamentos militares e civis; Calçado militar e de segurança;
Capotas de lona para viaturas; Tendas militares e civis
Equipamento individual de combate; Emblemas, símbolos
e botões em metal; Mobiliário metálico

CENTROS COMERCIAIS
Lisboa e Porto

QUALIDADE
Centro de Qualidade Própria

DESIGN
Um Gabinete de Design
especialmente habilitado a realizar projectos no referente a
Fardamentos civis e militares

CAMPO DE SANTA CLARA - 1100 LISBOA - PORTUGAL
TELEF: 886 30 06 - 886 71 21/8 - FAX: 887 61 04




SWORDFISH 99

INTRODUÇÃO

Decorreu, no período de 8 a 18 de Março de 1999, o exercício "SWORDFISH 99", com participação de forças e unidades de 6 países amigos. Esta participação resultou de um convite feito pela Marinha, quer a países NATO, quer a outros países com os quais Portugal mantém estreitas ligações. Para além da participação destes países, o SWORDFISH contou com a presença de uma força multinacional, de âmbito europeu, denominada "EUROMARFOR", presentemente comandada pelo VALM Comandante Naval. Como tem sido hábito, a Força Aérea Portuguesa prestou uma valiosa contribuição, ao disponibilizar meios aéreos, quer para apoio às forças no mar, quer para actuarem como força opositora.

O "SWORDFISH 99" é um exercício nacional, aberto à participação internacional, que se realiza, normalmente, uma vez em cada dois anos. Ele tem como objectivo geral exercitar unidades navais e aéreas nos diferentes tipos de operações aero-navais, em cenários fictícios, abrangendo desde situações de tensão a situações de hostilidades, por forma a incrementar a prontidão, interoperabilidade e coesão das forças e unidades participantes.

Por forma a atingir este objectivo, o exercício foi desenhado em duas fases com objectivos concorrentes mas distintos:



"Comandante Hermenegildo Capelo" no exercício SWORDFISH 99.

- A primeira fase, denominada de "Combat Enhancement Training" (CET), tinha como objectivo proporcionar treino, ao nível de "Task Group", por forma a que as unidades atingissem níveis de desempenho operacional idêntico e que fossem ultrapassados problemas de interoperabilidade previsíveis em unidades que normalmente não operam em conjunto.

- A segunda fase, denominada de "Tactical Phase" (TACEX), tinha como objectivo treinar as forças participantes em acções relacionadas com a implementação de uma

Operação de Interdição Marítima, resultante de uma possível resolução do Conselho de Segurança das Nações Unidas, que delegava em Portugal a coordenação de implementação de um Embargo Naval a um país fictício, localizado na parte Sudoeste da Península Ibérica.

Entre as duas fases foi prevista uma visita a portos nacionais, com o objectivo de promover um melhor conhecimento entre as Marinhas participantes bem como divulgar para o exterior as actividades desenvolvidas pelas forças participantes.

Para a execução do exercício, as unidades navais foram divididas em duas "Task Groups" de superfície (TG 443.03 e TG 460.01), comandadas, respectivamente, pelos Capitães de Mar-e-Guerra Alexandre Silva da Fonseca e Fernando Melo Gomes, e uma "Task Group" de sub-superfície comandada pelo Capitão de Mar-e-Guerra Carlos Brites Nunes.

A TG 460.01 englobava, para além das unidades constituintes da EUROMARFOR, o HMS "Edinburgh".

De acordo com o planeado, foram visitados, no período de 13 e 14 de Março, os portos de Leixões pela TG 443.03, o Funchal pela TG 460.01 e, no período de 12 a 15 de Março, Portimão pela TG 443.10".



N.R.P. "Corte Real".

Fotos cedidas pelo Comando do N.R.P. "Com. Hermenegildo Capelo" (3).

A PERSPECTIVA DO COMANDANTE "TG 443.03"

À partida colocavam-se diversas dificuldades no âmbito da TG: alguns navios não conheciam a doutrina NATO, não havia compatibilidade de equipamentos e, em virtude de um cancelamento de última hora, a TG não dispunha de uma unidade de Guerra Anti- Aérea (AAW).

Embora a Marinha Brasileira opere frequentemente com a Marinha dos Estados Unidos e esteja familiarizada com os procedimentos NATO, não dispõe, naturalmente, das publicações NATO nem conhece em detalhe os procedimentos mais recentes. O "engenho" lusitano e o "geitinho" brasileiro, contudo, permitiram ultrapassar muitos destes problemas revelando-se muito importante a colocação a bordo dos navios brasileiros de equipas de ligação constituídas por um oficial de acção táctica e um cabo da classe de comunicações.

O cancelamento, já tardio, da participação da unidade da Marinha dos Estados Unidos, do tipo FFG, devido a necessidades do mundo real, levou a que a força ficasse mais limitada na sua capacidade AAW.

O CET trouxe excelentes oportunidades de treino, quer ao nível das unidades, quer ao nível da TG. Algumas séries, designadamente certos exercícios anti-submarinos (CASEX's) e o de guerra de superfície (ENCOUNTEREX), tinham alguma complexidade táctica obrigando o CTG e o seu "staff" a exercitar o planeamento e a decisão táctica. A TG 443.03 ganhou rapidamente coesão sendo patente a interoperabilidade entre todas as suas unidades.

O "Force Integration Training" (FIT) permitiu a junção das duas TG's e a execução

de um trânsito sob controlo táctico do CTG 460.01, em situação de multi-ameaça, dirigindo-se a força conjunta para a costa de um país fictício onde se iria realizar uma operação de embargo.

Na fase TACEX, a já referida operação de embargo, coube ao CTG 443.03 a responsabilidade da sua implementação na área compreendida entre o Cabo de S. Vicente e Vila Nova de Milfontes. Tratou-se de uma operação de significativa complexidade não só pelas dificuldades próprias da zona onde, como se sabe, existem linhas de navegação muito frequentadas, mas também pelo comportamento das forças opostas (OPFOR), que para além de navios mercantes (simulados por navios de guerra) e nem sempre cooperantes, dispunham ainda de agressivos navios de superfície, lanchas rápidas e submarinos! E, para tornar a situação ainda mais complexa, o CTG estava tolhido por Regras de Empenhamento (ROEs) direccionadas para a redução do estado de tensão existente, pois tratava-se de uma operação sob mandato da ONU, em que o emprego da força, até pelos reflexos mediáticos que suscita, deveria ser evitado o mais possível.

Ao longo deste exercício foram testados alguns procedimentos relativos à cooperação entre submarinos e forças de superfície, tendo embarcado no navio-chefe um "Submarine Element Coordinator" (SEC), o que permitiu executar, com sucesso, tácticas novas que optimizam a utilização de meios e equipamentos existentes.

Durante o fim de semana de 13 para 14 de Março a TG 443.03 escalou o porto de Leixões. Nesta escala, sempre apreciada pelas guarnições, tiveram lugar reuniões



Reabastecimento (RAS) à proa do N.R.P. "Comandante Hermenegildo Capelo".

sectoriais para apreciação dos exercícios realizados e preparação dos vindouros e foram executadas algumas acções logísticas bem como de relações públicas, designadamente abertura dos navios a visitas. Na recepção da força, no fim da tarde de Sábado, estiveram presentes numerosas personalidades locais designadamente o Cônsul do Brasil, embaixador Hildebrandt e o Comandante da Zona Marítima do Norte, C.M.G. Almeida Marinho. De assinalar que muitos elementos das guarnições dos navios da Marinha do Brasil, com ascendentes portugueses, tiveram a oportunidade de visitar o local onde viveu a sua família, as suas raízes e muitos puderam ainda contactar com familiares e parentes.

Nun computo final considera-se que o SWORDFISH 99 foi um excelente exercício, com actividades diversificadas e de complexidade crescente, permitindo a todos os participantes melhorar os respectivos padrões de treino.

SUBMARINOS

O exercício SWORDFISH 99 contou com a participação de quatro submarinos, dois portugueses, um espanhol e um brasileiro.

N.R.P. "Albacora"
N.R.P. "Barracuda"
S.P.S. "Tramontana"
B.N.S. "Timbira"

Entre as duas fases do exercício os quatro submarinos escalaram Portimão permitindo não só um estreito contacto com as autoridades locais e regionais, como também com o público em geral, uma vez que os submarinos portugueses estiveram abertos a visitas.

O EXERCÍCIO CONTOU COM AS SEGUINTE PARTICIPAÇÕES

ORGANIZAÇÕES	NATO	FORÇA AÉREA	Multi Service Electronic Warfare Support Group (MEWSG)
PAÍSES	EUROMARFOR		NRP "Alvares Cabral", FS "Montcalm" ITS "Libeccio" e SPS "Estremadura"
	PORTUGAL	MARINHA	NRP "Corte Real", NRP "Com. João Belo", NRP "Com. Hermenegildo Capelo", NRP "Bérrio", NRP "Oliveira e Carmo", NRP "Barracuda", NRP "Albacora", NRP "Bacamarte", NRP "Cassiopeia", NRP "Escorpião"
		EXÉRCITO	Componente de radiogonometria de longo alcance
		FORÇA AÉREA	CRC Montejunto, F-16 (25 Horas), A-7P (27 Horas), EC-212 (3 Horas), FTB (5 Horas), P3-P (27 Horas)
	BRASIL	MARINHA	Fragatas "Bosisio" e "Dodsworth", e Submarino "Timbira"
	FRANÇA	MARINHA	Fragata "LV Lavallee" e 2 Aviação de Patrulha Marítima Atlantic (43 Horas)
	ESPANHA	MARINHA	Submarino "Tramontana"
	INGALTEIRA	MARINHA	Destroyer "Edimburgh"
	EUA	MARINHA	1 Avião de Patrulha Marítima P3-C (31 Horas)

O facto de contarmos com a participação de submarinos de diferentes países, sendo um deles pertencente a um país não-NATO – o brasileiro “Timbira”, associado ao objectivo de testar novos cenários configurados para a utilização das grandes potencialidades dos submarinos quando empregues em apoio avançado a forças de superfície, em cooperação com navios e aéreos, assim como em cenários de Operações de Interdição Marítima, implicou um esforço adicional quer na fase de planeamento quer na de execução, por forma a garantir o controlo operacional efectivo e em segurança de todos os submarinos envolvidos, por parte do SUBOPAUTH (1) exercido pelo CTG 443.10 – Comandante da Esquadilha de Submarinos.

Em termos de Comando, Controlo e Comunicações (C3) alguns aspectos merecem especial realce:

A activação de uma célula permanente na Esquadilha de Submarinos em apoio ao SUBOPAUTH, permitindo o controlo efectivo e em tempo real dos submarinos no mar. Esta célula funcionou em permanência a três divisões durante todo o exercício, sendo cada divisão composta por um oficial, dois sargentos e três praças da classe de radarista e de comunicações. Além destes elementos participaram ainda na supervisão do exercício, fora do regime de divisões, o Chefe do Estado-Maior do CTG 443.10 e dois oficiais de ligação, um espanhol e um brasileiro.

A referida célula revelou-se fundamental na gestão da enorme quantidade de informação transmitida/recebida pelos submarinos. Relembremos que sendo as comunicações um factor fundamental para o sucesso de qualquer operação naval, elas assumem especial importância no caso dos submarinos, uma vez que a sua postura discreta implica acrescidas limitações em termos de tempo de transmissão/recepção de mensagens. Este papel de gestão da informação circulante, merece um especial destaque, pelo facto de terem sido manipuladas em simultâneo duas radiodifusões, uma para os submarinos NATO e outra dedicada especificamente ao submarino brasileiro.

A existência de novo Hardware/Software dedicado às comunicações, instalado na Esquadilha de Submarinos, permitiu colmatar o facto de o pessoal disponível para integrar a referida célula ser em número bastante reduzido.

Finalmente, um aspecto que contribuiu bastante para a “facilidade” com que se realizou o Comando e Controlo dos submarinos, especialmente nos exercícios de

apoio avançado a forças de superfície, foi o embarque de um oficial com a experiência de Comando de submarino em cada navio-chefe das TG’s de superfície, funcionando como elemento de coordenação e de ligação entre as forças no mar e o SUBOPAUTH. Também merece destaque a grande disponibilidade sempre demonstrada por oficiais do CITAN e do *staff* dos navios participantes, permitindo desenhar o exercício adaptado à nova realidade operacional, em que submarinos e os navios de superfície participam em operações conjuntas, em contraponto e em evolução aos conceitos e à “cultura” vigente até há bem poucos anos.



Submarino da classe “Albacora” no exercício SWORDFISH 99.

Na primeira fase do exercício, em que se cumpriu um programa seriado, o treino incidiu essencialmente sobre exercícios de submarino contra submarino, concebidos para treinar a detecção e seguimento de um submarino em trânsito por um submarino em patrulha numa determinada área. As séries desenhadas com elevada duração temporal para lhes conferir maior realismo, foram evoluindo em termos de complexidade, contando já na sua fase final com aéreos e/ou navios de superfície em colaboração com o submarino patrulhador.

Em todas as séries revelou-se fundamental o exercício da função de gestão das águas atribuídas, em virtude de operarem normalmente mais do que um submarino na mesma área, não se tendo verificado quebras de segurança.

Quanto à segunda fase, merece destaque o exercício de Interdição Marítima, durante a qual os submarinos portugueses actuaram como violadores do embargo, enquanto que o “Tramontana” e o “Timbira” colaboraram com as forças de superfície que executaram esse embargo. Foram treinadas técnicas deceptivas por parte dos violadores do embargo, que se revelaram eficazes.

A integração e a participação do submarino brasileiro “Timbira” veio a revelar-se bastante profícua, tendo para esse

sucesso concorrido diversos factores, dos quais destacamos os seguintes:

A realização de reuniões sectoriais na Esquadilha de Submarinos, durante as quais foram transmitidos aos submarinos participantes os objectivos de treino a alcançar, assim como esclarecidas todas as dúvidas e questões colocadas pelos mesmos. Estas reuniões foram complementadas por outras durante a estadia dos submarinos em Portimão, permitindo o esclarecimento de dúvidas e a transmissão das orientações tácticas e operacionais relativas à segunda fase do exercício, durante a qual o treino foi concebido e se aproximou de cenários realistas e actuais.

O embarque de um oficial e de uma praça de comunicações, cuja tarefa principal foi a de custódia e utilização das publicações e do material criptográfico embarcado, mas cuja presença a bordo se revelou muito importante por terem contribuído para o esclarecimento de todas as questões ocorridas no mar, nomeadamente em termos de procedimentos, especialmente aquando da realização de operações de apoio avançado e de cooperação com forças de superfície e com aeronaves, as quais constituíram novidade para o “Timbira”.

Em jeito de conclusão, pode afirmar-se que a participação dos submarinos no SWORDFISH 99 e a respectiva utilização sob os novos conceitos de operações conjuntas, se saldou por um apreciável sucesso, já que foram atingidos os objectivos de treino propostos, especialmente os referentes aos exercícios de cooperação e de interdição, não se tendo verificado situações de quebra de segurança.

O Comando e Controlo dos Submarinos funcionou sem dificuldades e com eficácia, de que é prova cabal a integração bem sucedida do submarino brasileiro, o qual, habituado que estava a procedimentos e modos de operação diferentes dos propostos no SWORDFISH 99, cumpriu todas as tarefas que lhe foram atribuídas, adaptando-se com rigor ao grau crescente de dificuldade dos exercícios em que participou.

(Colaboração do Comando Naval)

Notas:

1) Acrónimo para *Submarine Operating Authority* - Autoridade que detém o controlo operacional dum determinado número de submarinos, com especial destaque para o exercício de funções relacionadas com o evitar interferências mútuas, efectuar gestão de águas atribuídas a cada submarino e conduzir/controlar as radiodifusões especiais para submarinos.

Bartolomeu Dias

As viagens de Diogo Cão deixaram os portugueses junto à Serra Parda, no actual território da Namíbia, levantando-se a suposição de que o navegador teria pensado que alcançara o ponto mais sul da África e que teria aberto o caminho do Oceano Índico. Não poderemos saber se isso foi verdade ou não, mas D. João II, pouco tempo depois desta viagem iria enviar nova expedição para continuar a exploração desta costa, num estilo muito semelhante ao das anteriores viagens, mas com um pequeno pormenor que pode ter algum significado: aos dois navios principais que a compunham (as caravelas S. Cristóvão e S. Pantaleão) juntou-se uma pequena naveta que transportava mantimentos e água. Seria talvez uma prática corrente, mas o local onde essa naveta ficou e a forma como foi utilizada pode conduzir-nos a algumas interrogações pertinentes sobre os objectivos da viagem e o conhecimento do que tinha sido alcançado nas anteriores.

O comando desta pequena frota foi dado a Bartolomeu Dias, seguramente um homem que já tinha prática de navegar pelos mares do sul, mas a identificação deste marinheiro é um dos primeiros problemas com que nos deparamos. De facto, por alturas de 1496-97 temos um navegador a caminho do sul da África e um capitão de uma nau que deveria partir para o norte numa campanha contra os biscainhos. É provável que fossem irmãos, mas aparecendo documentos que se referem a um e a outro, sempre com a mesma designação de Bartolomeu Dias, temos grande dificuldade em entender o que é devido ao que explorou a costa africana, na sequência das viagens de Diogo Cão. Mas surgem mais dúvidas ainda: apesar de que todas as referências do seu tempo lhe chamam simplesmente Bartolomeu Dias, uma carta régia de 1571 (reinado de D. Sebastião) confere a capitania de Angola a Paulo Dias de Novais, referindo os “serviços que seu avô Bartolomeu Dias de Novais fez à coroa destes reinos no descobrimento da costa do Cabo da Boa Esperança”. O texto é bem explícito, não deixando margem para dúvidas de que se trata do homem que encontrou a passagem para o Índico, mas o nome de Bartolomeu Dias de Novais cria grandes interrogações quanto às suas origens. Tinha-se a ideia de que se tratava de um modesto escudeiro da casa de D. João II, mas o aparecimento do apelido de Novais sugere que a sua ascendência esteja na nobre casa dos Novais. Todavia, o percurso de vida que conhecemos do navegador, não nos sugere uma ascendência desse tipo, que obrigaria a honrarias e benefícios de que não temos conhecimento.

A S. Pantaleão era comandada por João Infante e a naveta dos mantimentos por Pero Dias, um dos irmãos do capitão. D. João mandou com ele os melhores pilotos que, naquele tempo

navegavam para a costa africana, eram eles Pero de Alenquer (S. Cristóvão), Álvaro Martins (S. Pantaleão) e João de Santiago a naveta (João de Santiago é um dos nomes que está gravado na pedra de Ielala). De Pero de Alenquer pode dizer-se que seria o de maior notoriedade, mais experiente e conhecedor, tendo merecido da parte do rei, poucos anos antes desta viagem, como prémio dos seus conhecimentos náuticos, uma mercê que lhe permitia usar roupas de seda (proibidas a gente do seu estrato social) trazendo suspenso ao pescoço, por corrente de ouro, o apito inerente à sua profissão.



A data da saída dos navios foi alvo de dúvidas resultantes das confusões levantadas por João de Barros e Castanheda (cronistas do século XVI), mas a questão parece estar hoje resolvida, aceitando-se que a viagem ocorreu entre Agosto de 1487 e Dezembro de 1489. Deve ter seguido em direcção ao rio Zaire (talvez passando por Santiago), onde houve encontro com o rei do Congo e foram trocadas prendas, e depois seguiu o mesmo percurso de Diogo Cão até à Serra Parda, uma zona imediatamente a seguir a Cape Cross, onde ficara o último padrão de pedra. E aqui se levanta um outro problema: a naveta dos mantimentos (depois dos mesmos terem sido passados para as duas caravelas) ficou ancorada numa baía abrigada e guarnecida por nove

homens, aguardando o retorno das duas caravelas. Inclina-se os historiadores para que esse local seja o que é hoje conhecido por Baía dos Tigres, por ser o que mais se aproxima das descrições daquela época. Mas o que me parece ter um significado especial é esta atitude de levar um navio de reabastecimento, que teria de ficar escondido num local qualquer da costa africana. Seguramente, quem planeou a viagem sabia até onde poderiam ir os navios com os seus próprios meios (foram mais ou menos até onde chegara Diogo Cão) fornecendo-lhes um suplemento de abastecimentos e água, para poderem ir mais longe. Quer dizer, a última viagem de Diogo Cão permitira ver que a costa poderia não ter meios suficientes para abastecer os navios (ou que era perigoso fazê-lo) e aconselhava a que, para progredir para sul se levasse um suplemento. É uma atitude de que não podemos deixar de tirar conclusões acerca do método como estas viagens eram planeadas e do conhecimento que se ia formando acerca das condições de navegação naqueles mares. Quando falarmos no resto da viagem, na forma como foi passado o Cabo e como foi efectuada o regresso a Lisboa, perceberemos que esta questão do abastecimento estava presente na mente dos marinheiros. 

J. Semedo de Matos
CTEN FZ



O nosso Museu

Durante o ano de 1998, apesar de continuar a redução dos seus quadros, o Museu conseguiu levar a efeito vários eventos.

Os mais importantes foram: a exposição “Em busca de Cristãos e Especiarias”; a exposição que acompanhou o Dia da Marinha, sobre o tema dos 500 anos da chegada de Vasco da Gama à Índia; o restauro do Hidroavião “Santa-Cruz”, no qual os então Comandantes Sacadura Cabral e Gago Coutinho terminaram a primeira travessia aérea do Atlântico Sul; a integração da Fragata D. Fernando II e Glória, após a sua reconstrução e participação na EXPO 98, e a exposição da Armadura de D. Sebastião, pertencente ao Sr. Rainer Dahenhardt, que a adquiriu em Londres, num leilão da Sothebys.

Como já é habito, o Ministério da Cultura, a Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, a Fundação Calouste Gulbenkian, a Presidência da República, entre outras instituições portuguesas, dirigiram-se-nos a solicitar o empréstimo de peças do nosso acervo museológico para figurarem em exposições no país e no estrangeiro, nomeadamente:

• **Escola Secundária do Pinhal Novo** – Período de 21 a 30 de Abril
Exposição “Núcleo de Estágio de História”.



Sala dos descobrimentos.

MUSEU DE MARINHA Visitantes em 1998

	ADULTO	JOVEM	GRÁTIS	COLECTIVO	T. MENSAL	SUBTOTAL
JAN	2520	552	855	2943	6870	6870
FEV	2532	602	1040	3917	8082	14952
MAR	3879	747	1238	6843	12707	27659
ABR	6298	1237	1531	4328	13394	41053
MAI	5499	499	1852	5045	12895	53948
JUN	5861	761	2825	2013	11460	65408
JUL	11374	762	2673	1552	16361	81769
AGO	15060	4472	2959	312	22803	104572
SET	10924	1689	2492	293	15398	119970
OUT	5677	677	1329	475	8158	128128
NOV	2837	471	797	2462	6567	134695
DEZ	3156	327	779	1150	6059	140754
TOTAL:	75608	12796	20730	31333	140754	

• **EXPO 98** – Período de 26 de Março a 30 de Setembro

• **Fundação Calouste Gulbenkian** – Período de 11 de Maio a 30 de Junho
Exposição “Vasco da Gama e a Índia”.

• **Instituto Português de Arqueologia** – Período de 18 de Maio a 8 de Agosto.

Exposição solicitada pelo Comissariado do Pavilhão da Organização das Nações Unidas na EXPO 98.

• **Esquadilha de Helicópteros** – Período de 24 de Setembro a 3 de Novembro.

• **Presidência da República** – Período de 16 de Dezembro a 12 de Janeiro de 1999

Exposição “Uma Estrela a Oriente – Viagem e Artes Luso-Orientais”.

• **Peugeot** – Período de 15 de Junho a 8 de Setembro.

Exposição “Exposição de peças do Museu de Marinha”.

• **Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses** – Período de Dezembro de 98 a Março de 99.

Exposição “Estórias de Dor, Esperança e Peste – O Brasil em ex-Votos Portugueses (Séculos XVII-XIX)

Seguindo o princípio, que sempre norteou a Direcção do Museu, de manter em melhoramento constante a Exposição Permanente, remodelou-se a Sala da Marinha de Recreio, adquiriram-se e expuseram-se vários quadros sobre temas da nossa história marítima e actividades ligadas ao mar, aumentou-se o acervo museológico adqui-



130º aniversário do Museu, teatro infantil.

rindo, entre outros objectos, várias condecorações de ilustres Oficiais de Marinha dos séculos XVIII e XIX, algumas fardas antigas usadas na Marinha no século XIX, e livros para a Biblioteca.

Expuseram-se os três astrolábios, encontrados junto ao forte de S. Julião da Barra e que estiveram patentes na EXPO 98, que o Ministério da Cultura colocou à nossa guarda.

As relíquias do Infante D. Henrique e de Vasco da Gama, confiadas a este Museu, foram, também, expostas ao público. Remodelou-se a Loja e aumentou-se a escolha dos objectos à venda, modernizando-se os stocks e descontinuando-se os que perderam procura.

Com o apoio do GAMMA, estamos a restaurar o SNIPE com que o Comandante



Pavilhão das Galeotas.



Modelo de nau construída no Museu de Marinha.

Conde Martins ganhou o Campeonato do Mundo de 1953 e adquiriu-se o 470 em que Nuno Miguel Santos Barreto e Vitor Hugo Simão Duval Rocha ganharam a medalha de Bronze nos Jogos Olímpicos de Atlanta 1996.

Procedeu-se igualmente ao restauro dos manequins e uniformes da nossa Armada relativos aos séculos XIX e XX, e à manufatura de novas vitrinas para a sua exposição.

De entre as ofertas ao Museu, há que realçar as duas pirogas indianas, uma anterior à chegada de Vasco da Gama à Índia, e outra poucos anos mais nova (datação pelo método de carbono radioactivo). Esta oferta deve-se ao Sr. Rainer Dahenhardt.

De entre os momentos mais altos vividos no Museu no ano de 1998, o de maior relevo foi a entrega pelo Senhor Presidente da República do Troféu "World Ship Trust" que nos foi conferido pelo restauro do Bergantim Real.

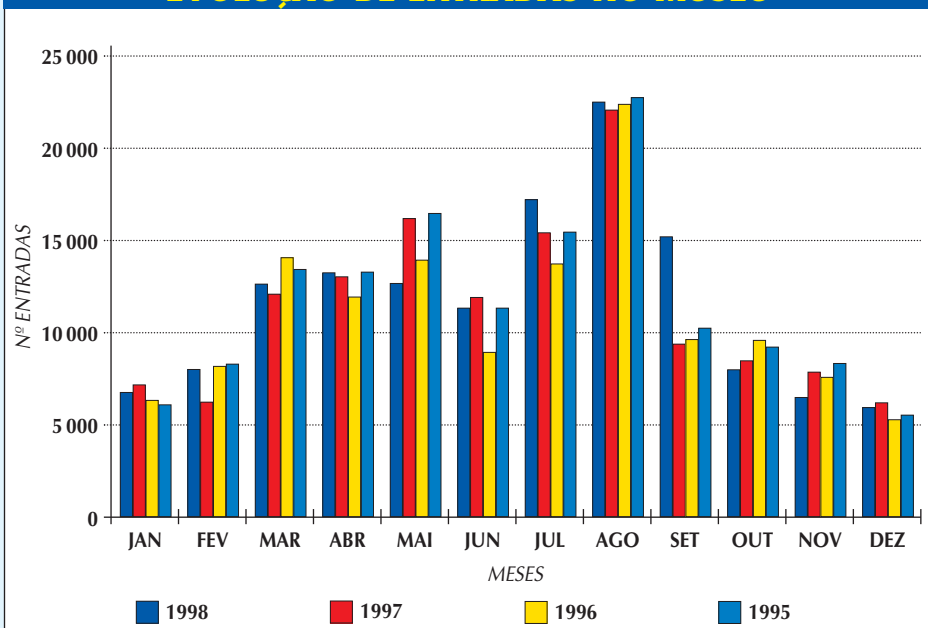
Foram reproduzidas 2500 fotografias dos nossos arquivos, sem contar com as efectuadas para ilustrar as fichas das peças do Acervo do Museu.

Pediram-nos 354 colecções de planos de navios antigos da nossa Armada, num total de 1196 desenhos.

O restauro do Hidroavião "Santa-Cruz" deve-se em grande parte à acção do mecenato, para o que a actuação do Grupo de Amigos do Museu de Marinha foi muito importante.

O Museu continua a ser o segundo mais visitado do país, tendo-se em 1998 atingido os valores do gráfico junto, que igualmente ilustra a variação dos visitantes nos últimos 4 anos.

EVOLUÇÃO DE ENTRADAS NO MUSEU



(Colaboração do Museu de Marinha)
"Fotos de Reinaldo Carvalho"

É preciso olharmo-nos ao espelho...

No dia 30 de Março, o Centro Naval de Ensino a Distância acolheu, na Casa da Balança, a exposição fotográfica *Direitos Humanos – 50 Anos Depois*, da autoria do fotógrafo John Isaac. Esta mostra, gentilmente cedida pela Assembleia da República e pela Organização das Nações Unidas, foi inaugurada pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, ALM Vieira Matias.

Muitos perguntaram qual a relação entre um organismo militar e uma exposição sobre os Direitos do Homem. Pensamos que cabe a cada um de nós encontrar o nosso papel e a nossa função na teia social.

Passados 50 anos sobre a proclamação da Declaração Universal dos Direitos do Homem, todos a reconhecemos como um valioso património que importa preservar e defender.

Os recentes episódios da limpeza étnica no Kosovo e as prisões e massacres em Timor-Leste, só para referir alguns, são impensáveis e inaceitáveis no limiar do novo século.



A exposição fotográfica que esteve patente na Casa da Balança reflecte os olhares de John Isaac sobre este mundo antagónico, onde, por um lado, assistimos ao avanço desenfreado e à proliferação das novas tecnologias, à excelência das técnicas de “marketing”, aos novos valores e modismos sociais; por outro lado, ao desrespeito dos valores mais elementares da humanidade: a igualdade, a fraternidade e a solidariedade.

Sentimos que é necessário dar vida aos direitos e deveres previstos nesta Declaração. Olhamos atónitos o desenrolar de lutas étnicas, religiosas, a

destruição ambiental, os focos de fome e de guerra que pululam no mundo, mas todos ou quase todos encaramos, por vezes, impávidos e serenos, estes acontecimentos como se de ficção se tratassem.

Os direitos humanos são universais porque abarcam toda a geografia mundial, tendo servido de modelo às democracias, pelo que a educação para os direitos é um factor de sucesso como forma de aperfeiçoamento colectivo e individual e de prevenir a repetição de factos históricos passados.

Volvidos 50 anos, é necessário olharmo-nos ao espelho, conscientes de que também nós temos um papel a desempenhar e que não cabe só aos Estados defender e fazer cumprir o prescrito na Declaração. Como afirmou José Saramago em *Estocolmo Usamos perversamente a razão quando humilhamos a vida, que a dignidade do ser humano é todos os dias insultada pelos poderosos do nosso mundo, que a mentira universal tomou o lugar das verdades plurais, que o homem deixou de respeitar-se a si mesmo quando perdeu o respeito que devia ao seu semelhante.*

É preciso adoptar novos olhares, repetir ciclos de aprendizagens esquecidos para que, como diz Manuel Alegre, seja possível *viver sem fingir que se vive.*



Ana Paula Silva
Professora do Centro Naval de Ensino a Distância

Comemorações do Dia da Marinha e das Forças Armadas

Este ano, o Dia da Marinha coincidiu, dentro do sistema de rotatividade em vigor, com as comemorações do Dia das Forças Armadas. A cidade de Lisboa constituiu, com toda a naturalidade, a escolha adequada para este momento histórico, uma vez que foi do Tejo que largaram as armadas dos gloriosos Descobrimentos Marítimos que nos individualizaram como Povo e como Pátria.

Como vem sendo hábito, as comemorações envolveram múltiplas realizações, procurando juntar as populações locais à festa dos marinheiros, proporcionando-lhes uma série de espectáculos culturais e recreativos, mostrando ao mesmo tempo uma enorme panóplia de actividades em que a Marinha está envolvida.

O programa das comemorações iniciou-se no dia 8 de Maio com a inauguração de uma Exposição sobre as Actividades da Marinha e das Forças Armadas na zona nobre da antiga Fábrica Nacional de



Cordoaria, verdadeiro exemplar do património histórico da Marinha.

Esta inauguração contou com a presença do Ministro da Defesa Nacional, Dr. Veiga Simão, do CEMGFA, General Espírito Santo, dos Chefes do Estado-Maior da Armada, da Força Aérea e do Exército, entre outros ilustres convidados pertencentes aos 3 ramos das Forças Armadas.

Esta exposição, que esteve patente ao público até ao dia 23 de Maio, contou com a presença de inúmeros visitantes.

Entre os dias 15 e 23 de Maio, estiveram abertos ao público várias unidades navais atracadas no Cais Jardim do Tabaco, nomeadamente o submarino "Barracuda", a fragata "João Belo" (14 a 17 Maio), a corveta "Oliveira e Carmo", o patrulha "Save" (15 a 17 Maio), o

N.E. "Sagres", a corveta "Pereira d'Eça" (17 a 23 Maio) e o patrulha "Cunene" (21 a 23 Maio).

Por feliz coincidência encontravam-se em Lisboa os navios da STANAVFORLANT e da MCM FORTH.

A praia de Carcavelos foi o "palco" escolhido pelo Instituto de Socorros a Náufragos para fazer, nos dias 15 e 21 de Maio, uma demonstração dos seus meios e capacidades.

No dia 18 de Maio realizou-se pelas 21.30 horas na Aula Magna da Reitoria da Universidade de Lisboa, um concerto pela Orquestra Metropolitana de Lisboa e Banda da Armada. Presidido pelo Presidente da República, estiveram presentes o General CEMGFA, o Almirante CEMA, o CEMFA e o Vice-CEME.

De forma inédita em Portugal, actuaram em conjunto uma orquestra sinfónica e uma banda militar com cerca de 200 executantes que emolgaram a assistência. Um verdadeiro caso de sucesso onde as várias centenas de pessoas presentes puderam, durante cerca de duas horas, apreciar música de qualidade, sendo reconhecida mais uma vez, a qualidade musical da Orquestra Metropolitana de Lisboa e da nossa Banda.



O programa do concerto foi o seguinte:



Dia da Marinha e das Forças Armadas
Concerto Comemorativo
Orquestra Metropolitana de Lisboa
Banda da Armada
Aula Magna, 18 de Maio de 1999
pelas 21.30 horas

Programa

I

Sinfonia n.º 9 (em MI Menor): "Do Novo Mundo" A. Dvorak

II

Radetzky March		J. Strauss
Abertura para o Gil	Opus 63, N.º 2	J. Salgueiro
The Magic Of A		Arr. W. Barker
Lloyd Webber		J. Salgueiro
"1812"	Opus 49	P. Tchaikovsky
Abertura Solene		

"Direção dos Músicos"
Miguel Graça Moura
CEFA MUS - Armada Portuguesa



O dia 19 de Maio foi marcado por uma sessão solene na Academia de Marinha, presidida pelo Almirante CEMA, na qual foi feita o lançamento do volume da História da Marinha intitulado "Homens, Doutrinas e Organização – 1824 – 1974", da autoria do Prof. Dr. António José Telmo.

Nessa sessão foram apresentadas as seguintes comunicações:

- "O regresso de Vasco da Gama e a definição da estratégia marítima portuguesa em finais do século XV", pelo Prof. Dr. Luís Adão da Fonseca.

- "O Papel da Armada na Formação do Portugal Contemporâneo", pelo Prof. Dr. António José Telmo.

Integrado na Exposição das Actividades das Forças Armadas, que assinalou a comemoração do Dia da Marinha e das Forças Armadas, realizou-se o Concurso Histórico sobre a Expansão Marítima Portuguesa.

O objectivo do concurso foi o de premiar o conhecimento dos jovens sobre o grande feito dos portugueses nos séculos XV e XVI, proporcionando-lhes a possibilidade de fazerem uma viagem no veleiro CREOULA.

A organização do concurso esteve a cargo da DAMAG que desenvolveu a aplicação para a gestão dos concorrentes e disponibilizou os equipamentos e os meios de projecção necessários.

Cada concorrente para se qualificar para o sorteio das viagens, tinha de acertar em 8 das 10 perguntas escolhidas aleatoriamente de entre o conjunto de 100 perguntas de resposta múltipla com 3 opções, sobre a Expansão Marítima Portuguesa, elaboradas por uma



equipa de professores de História da Direcção do Serviço de Formação.

Cada concorrente dispunha de 5 tentativas para se qualificar, tendo concorrido cerca de 200 jovens dos quais 45 conseguiram a qualificação para o sorteio das 6 viagens Lisboa-Funchal - Porto Santo - Lisboa a bordo do CREOULA.

No último dia da Exposição realizou-se o sorteio tendo-se apurado os seguintes resultados:

EFFECTIVOS:

Ana Lúcia Aguiar Godinho	- Escola Básica 2, 3 João Gonçalves Zarco
Marta Alexandra Ludovico	- Escola Básica 2, 3 João Gonçalves Zarco
João Roque Martins	- Colégio Militar
Hugo Wellenkamp Campos	- Escola Sec. de Artes Visuais António Arroio
Bruno Nóbrega	- Escola Secundária da Amadora
Ivan José Oliveira e Silva	- Escola Vieira da Silva

SUPLENTES:

1º Ricardo José Santos	- Escola Secundária Infante D. Pedro
2º Pedro Pimentel Sousa	- Escola Básica 2, 3 João Gonçalves Zarco
3º Bernardo Pereira Gonçalves	- Externato Campo de Flores
4º Teodorico Monteiro Mafra	- Escola Secundária Marquês de Pombal
5º Henrique Porto	- Escola Secundária Seomara da Costa Primo
6º Bruno Dias	- Escola Miguel Torga

(Colaboração da DAMAG)



DIA 20 DE MAIO

Pelas 10.10 horas da manhã foi celebrada na Igreja dos Jerónimos pelo Bispo Sr. D. Januário, uma missa de acção de graças e sufrágio pelos mortos das Forças Armadas a que assistiram muitos militares e civis.

Ao fim da manhã realizou-se a cerimónia militar que foi presidida pelo Presidente da República, Dr. Jorge Sampaio.



Após a chegada dos Chefes de Estado-Maior da Armada, do Exército e da Força Aérea, o General CEMGFA e o Almirante CEMA receberam as altas individualidades civis e militares, nomeadamente o Ministro da Defesa Nacional, o Presidente do Tribunal Constitucional e o Presidente do Supremo Tribunal de Justiça, o Primeiro Ministro e o Presidente da República, aos quais foram prestadas honras militares.

Após a revista às forças em parada pelo Dr. Jorge Sampaio, o General CEMGFA proferiu uma alocução alusiva a este dia, salientando que a modernização da sociedade portuguesa "tem de ser acompanhada pela modernização da instituição". Essa modernização "não significa uma transformação radical e seguindo modelos importados", mas "adaptações derivadas de factores enquadrantes e estruturantes em que deverão ser preser-

vados valores, estilos de comando e princípios de vivência que estão secularmente enraizados na cultura castrense". O General CEMGFA não deixou de manifestar a sua satisfação pela forma com as FA têm desempenhado as suas missões no país e no estrangeiro.

Seguiu-se uma homenagem aos militares mortos ao serviço da Pátria.

As cerimónias terminaram com a imposição de condecorações a militares dos 3 ramos das Forças Armadas e o desfile das forças em parada sobrevoadas por uma formação de aviões da Força Aérea Portuguesa.

No final, foi servido um almoço no Pavilhão das Galeotas do Museu de Marinha.



LANÇAMENTO DO CD-ROM COM A APLICAÇÃO MULTIMÉDIA MARINHA 2000

Durante a Exposição do Dia da Marinha e das Forças Armadas foi lançado o CD-ROM com a aplicação multimédia MARINHA2000, que foi desenvolvida pela Direcção de Análise e Métodos de Apoio à Gestão (DAMAG) com o apoio do Gabinete do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

Esta aplicação multimédia tem como principal objectivo a divulgação de informação institucional sobre as diversas actividades da Marinha no passado e no presente, evocando também o seu vasto e valioso património cultural, que constitui certamente um dos factores determinantes da sua identidade no seio das Forças Armadas.

Através duma abordagem interactiva, onde se tentou sempre utilizar um grafismo tipicamente naval, o utilizador embarca numa viagem que percorre diversas áreas de intervenção da Marinha em terra, no mar ou no ar. Nesta perspectiva, são apresentados com algum detalhe os meios existentes e as missões executadas, alguns aspectos característicos da vida naval, os seus órgãos culturais, as biografias dos principais navegadores e de alguns dos seus elementos que se distinguiram, a forma de ingressar neste ramo das Forças Armadas e, finalmente, o que se poderia chamar na gíria naval como o "Quarto de Folga", um jogo para testar conhecimentos de vocabulário náutico.

Estão disponíveis mais de 620 Mb de informação (video, fotografia, música e texto) sobre a Marinha Portuguesa, onde se incluem diversas imagens espectaculares e inéditas de intervenções recentes em território nacional e no estrangeiro. Através deste CD pode-se avaliar bem a multiplicidade de áreas de intervenção e o nível de preparação técnica exigido ao pessoal que presta actualmente serviço na Marinha. Além disso, é também referida com algum detalhe a contribuição de várias gerações de Portugueses ilustres, que ao longo dos anos contribuíram para que o Mar fosse sempre um factor de ligação a outros povos e outras culturas e nunca um factor de isolamento.

Ao entrar na aplicação, o utilizador está "virtualmente" situado na ponte dum navio onde pode rodar uma roda do leme utilizando o rato, de modo a visualizar e seleccionar todas as opções disponíveis. Além deste interface mais elaborado, pode também escolher duma forma mais expedita as diversas opções através de um menu simples tipo "pull-down". Para quem tiver acesso directo à Internet a partir do respectivo computador, estão também disponíveis ligações para a página oficial da Marinha e para os "sites" de outras entidades, a partir do écran inicial da aplicação.

O CD-ROM está agora em fase de distribuição interna e externa, tendo já sido enviado para diversas Escolas Secundárias e Centros de Formação de todo o País, de acordo com a orientação do Gabinete do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

(Colaboração da DAMAG)

Ao longo do dia, logo a partir das 10.00 horas até às 17.00 horas, esteve aberto ao público, com entrada gratuita, o Museu de Marinha, a Fragata "D. Fernando II e Glória", o Aquário Vasco da Gama, o Planetário Calouste Gulbenkian e os faróis do Cabo Raso e Cabo da Roca.

Os dias 22 e 23 de Maio foram preenchidos com provas náuticas no rio Tejo.

Alexandra Brito
2TEN TSN



Formação efectuada na Marinha no âmbito do PROFAP II

O QUE É

O PROFAP – Programa Integrado de Formação para a Modernização da Administração Pública é um programa operacional dependente do Gabinete do Secretário de Estado da Administração Pública e da Modernização Administrativa, cujo prazo de execução decorre entre Janeiro de 1994 e 31 de Dezembro de 1999.

Como Subprograma do Programa “Formação Profissional e Emprego” integrado no Programa Pessoa gerido pelo IEFP (1), do Eixo 1 do Quadro Comunitário de Apoio (QCA) II, o PROFAP assenta em dois grandes vectores a sua intervenção:

- A formação e o aperfeiçoamento profissional do pessoal afecto à Administração Pública (Medida 1, co-financiada pelo FSE);
- A modernização e qualidade na Administração Pública (Medida 2, co-financiada pelo FEDER).

PARA QUE SERVE?

São considerados prioritários os pedidos de financiamento que digam respeito a candidaturas:

- Ligadas à formação de dirigentes e chefias intermédias;
- Associadas a projectos inovadores de modernização e qualidade;
- Ligadas à formação inicial, contínua e associada à promoção;
- Respeitantes à preparação pedagógica e formação contínua de formadores;
- Respeitantes a estudos de avaliação da formação.

E A MARINHA?

A Marinha tem acedido a estes fundos desde 1996 na Medida 1, conforme se demonstra nos quadros. Também apresentou candidatura à Medida 2 (que, aliás, era sustentáculo para o auto-financiamento do projecto de reestruturação do sistema de formação, em curso), mas infelizmente até hoje, sem sucesso. Ao que se sabe por exiguidade de verbas do PROFAP que teve que “acudir” a outras prioridades de outros Ministérios.

De referir ainda que, no ano de 1998, pela

	1996	1997	1998
<i>Número de Acções</i>	31	86	35
<i>Número de Formandos</i>	483	1051	624
<i>Montante Atribuído F.S.E.</i>	10.665.858\$0	24.346.547\$0	20.000.000\$0

primeira vez a Marinha acedeu a algumas ofertas de formação feitas por empresas privadas(2), igualmente no âmbito do Profap II – medida 1, como se demonstra no quadro abaixo.

	Projecto A	Universus
<i>Número de Acções</i>	10	1
<i>Número de Formandos^{a)}</i>	150	20

a) Valor estimado e (quase) exclusivamente para pessoal civil.

ÁREAS TEMÁTICAS

Para efeitos de candidatura, são elegíveis, em especial, as seguintes áreas temáticas (Art.4º do Regulamento do PROFAP):

- Gestão Pública e Qualidade;
- Gestão de Recursos Humanos;
- Gestão de Formação;
- Políticas Europeus;
- Código do Procedimento Administrativo;
- Economia e Finanças Públicas;
- Gestão Financeira e Contabilidade Pública;
- Desenvolvimento Regional e Ordenamento do Território;
- Informática e Novas Tecnologias da Informação;
- Segurança Higiene e Saúde no Trabalho
- Organização e Desburocratização;
- Atendimento do Público e Comportamento Profissional;
- Línguas;
- Secretariado;
- Avaliação da Formação e do Desempenho Profissional;
- Preparação Pedagógica de Formadores.

COMPONENTES ORGANIZATIVAS

- Duração: depende da estrutura de formação escolhida
- Cursos de Formação de pequena (« 30 horas), média («60 horas) duração ou em módulos capitáveis;

- Seminários, encontros, jornadas, palestras, conferências e visitas de estudo;
- Estágios.
- Natureza: As acções de formação são de natureza teórica e prática.
- Número de formandos: entre 15 e 25.

PRIORIDADES NA AFECÇÃO DE VERBAS

(Artigo 5º do Regulamento do PROFAP)

Consideram-se prioritários os pedidos de financiamento que digam respeito a candidaturas:

- ligadas à formação de dirigentes e chefias intermédias;
- associadas a projectos inovadores de modernização e qualidade;
- ligadas à formação inicial, contínua e associada à promoção;
- respeitantes à preparação pedagógica e formação contínua de formadores;
- respeitantes a estudos de avaliação da formação.

Não carece pois de demonstração, porque os resultados estão à vista, a utilidade deste programa para o desenvolvimento das pessoas e das organizações da administração pública. Para a Marinha Portuguesa, os números falam por si e não estão ainda contabilizados os benefícios, em termos de execução do PAIN (3) no significativo (menos de 1/3) abaixamento dos custos nas acções de formação do INA (4) a que acederam os oficiais e civis da Marinha que neles têm participado e que, certamente, continuarão a participar.

“...Temos que triplicar, em cinco anos, o nível de participação em alguma forma de Educação e Formação de Adultos.”

Paulo Pedroso/Secretariado de Estado do Emprego e Formação Profissional (Dez 98), por ocasião do anúncio da Agência Nacional para a Educação e Formação de Adultos.

Notas:

a) Acrónimo de Instituto de Emprego e Formação Profissional.

2) Sem qualquer encargo financeiro quer para os funcionários, quer para a Marinha.

3) Plano de Actividades de Instrução a nível Nacional

4) Instituto Nacional de Administração.



Na sua Carta nº 14, de Abril de 1999, o Almirante CEMA difundiu algumas reflexões sobre os factores de maior actualidade e relevância para a Marinha, fazendo um “ponto marcado” na “navegação” efectuada durante os seus primeiros dois anos de mandato.

Considerando muito positivos os resultados alcançados, tendo em conta as dificuldades que houve que enfrentar quer no âmbito financeiro, quer no administrativo, o Almirante CEMA salientou, na sua comunicação, alguns aspectos que contribuíram decisivamente para a boa imagem e para a eficiência da Marinha, que considerou como factores de sucesso.

Esses factores de sucesso que, com relevância, têm permitido manter a Marinha muito activa, foram situados em dois planos distintos, mas convergentes. Num plano, o enorme capital de prestígio acumulado ao longo dos anos, testemunhado não só pelo acervo histórico de que dispõe e de que a Nação se orgulha desde tempos longínquos, mas também pela eficácia do cumprimento das suas missões num passado recente. Noutro plano, situou a natureza generosa dos servidores da Marinha que, manifestando abnegada dedicação ao serviço, têm pautado a sua conduta pela determinação, tolerância e competência.

Numa alusão às especificidades da Marinha que decorrem do meio físico em que os seus meios actuam, referiu o Almirante CEMA: *“Sendo nós, originariamente, iguais a tantos outros, creio ser a bordo, onde bem se sente que a tempestade, quando vem, é a mesma para todos, que a génese marinheira encontra as suas raízes, que a coragem e a humildade se consolidam e que as relações humanas adquirem uma dimensão determinante na construção do espírito de corpo e de união que nos caracteriza”*.

Considerando que o planeamento elaborado com vista à modernização da Marinha, baseado nos estudos de-

envolvidos desde 1996, tem caminhado de forma mais lenta do que o desejado, sublinhou que esses estudos mostram a rota a seguir para se alcançar uma Marinha moderna, embora de dimensão mais reduzida. Será no entanto necessário obter a decisão superior quanto ao modelo de Marinha do futuro, de entre os que foram preconizados.

Continuando, o Almirante CEMA referiu outros trabalhos sectoriais de que resultaram soluções objectivas rela-



cionadas com a gestão do pessoal, do material e financeira, bem como respeitantes à área operacional, à do Sistema da Autoridade Marítima, à Saúde Naval e a diversas outras, dando ênfase aos resultados animadores da actividade operacional e às referências elogiosas que, nesse campo, a Marinha tem recebido. Desenvolvendo em seguida outros objectivos da “política naval” que está definida, abordou as questões fundamentais da renovação da esquadra, do incremento da motivação e das missões de interesse público.

Quanto à renovação da esquadra, ressaltou o programa, bem encaminhado, da substituição dos submarinos, bem como os processos de obtenção dum navio polivalente logístico, de lanchas de fiscalização já em construção no Arsenal da Alfeite, de mais um navio hidro-oceanográfico, já usado pela Marinha dos EUA, a receber no corrente ano e de patrulhas oceânicas a construir na indústria nacional para substituição dos actuais patrulhas e corvetas.

Sobre a motivação, entre outras considerações, o Almirante CEMA afirmou que constitui uma condição indispensável para melhor assegurar a eficácia da prestação de cada cidadão, entendendo a motivação como a vontade e o

gosto de executar as tarefas que lhe competem. Determinado em proporcionar condições cada vez mais motivadoras para a prestação do serviço na Marinha, mantém, entretanto, a convicção de que a nossa capacidade de auto-motivação e o sentimento da satisfação pelo dever cumprido ajudarão, também, a mantermos orgulho no resultado do nosso trabalho colectivo.

Relativamente às missões de interesse público que, ao contrário do que por vezes se crê, não é somente no âmbito do Sistema da Autoridade Marítima (SAM) que são executadas, foram evidenciadas as actividades das 28 capitâncias dos portos e também muitas outras que se situam fora da sua

área de responsabilidade.

Designadamente, as actividades de busca e salvamento no mar, as de hidrografia e oceanografia, as de inactivação de engenhos explosivos pelos mergulhadores da Armada e os apoios às populações, especialmente transportes em unidades navais, evacuações sanitárias e o abastecimento extraordinário de locais isolados.

Tendo assumido, perante a Nação, o compromisso de zelar, até ao limite das suas possibilidades, pela eficiência da Marinha, mantendo como último propósito a protecção e defesa dos interesses nacionais, o Almirante CEMA afirmou que continuará a honrar esse compromisso, respondendo perante a Nação pelos resultados alcançados, na justa medida das competências que lhe estão atribuídas e na possibilidade que lhe tem sido dada para contribuir, junto da tutela, para o estudo das soluções que transcendem o campo das suas competências.

Ao finalizar, o Almirante CEMA assegurou a sua determinação em zelar pela defesa dos interesses nacionais, tomando as decisões que lhe competem nas oportunidades adequadas e acolhendo, sempre que possível, os contributos positivos e os anseios dos servidores da Marinha.

BUSCA E SALVAMENTO



● Na sequência de comunicação recebida em 31 de Março de 1999 informando que um cidadão espanhol se encontrava desaparecido no rio Tejo após ter iniciado cerca de cinco horas antes, isoladamente e sem qualquer apoio, uma tentativa de travessia a nado entre o Cais de Alcochete e o Parque das Nações, deixando de ser visto cerca de uma hora após a largada, foi desencadeada pela Capitania do Porto de Lisboa uma acção de busca na qual estiveram envolvidas a UAM "Monção" e duas embarcações semi-rígidas.



Após exaustiva e sistematizada operação, já de noite e em condições meteorológicas adversas, os dois agentes da Polícia Marítima embarcados numa das semi-rígidas, revelando grande perícia, desembarço e determinação, conseguiram localizar o desaparecido numa zona de difícil acesso face às condições de maré e de corrente que então se faziam sentir, tendo-o recolhido e transportado para terra em condições de segurança, evitando deste modo consequências que poderiam ter sido gravosas tendo em conta o estado de hipotermia em que aquele se encontrava.

Depois de assistido em terra por elementos do INEM, o cidadão espanhol foi acolhido nas instalações da Capitania do Porto de Lisboa onde lhe foi prestado o indispensável apoio de cariz humanitário, completando-se assim uma importante e bem sucedida acção da Autoridade Marítima e em especial do Comando Local de Lisboa da Polícia Marítima.

(Colaboração da Capitania do Porto de Lisboa)

● Pelas 21.00 horas do dia 8 de Abril, o MRCC LISBOA recebeu uma comunicação telefónica do MRCC MADRID informando que um iate Espanhol de nome "ARESA II", com um tripulante a bordo de nome Marty Villar Fernando de 69 anos de idade estava desaparecido.

O iate tinha largado de Corrubedo, Espanha, no dia 7 de Abril pelas 8.00 horas, com rumo a El Grove (Espanha), mas não havia demandado o porto de El Grove, nem reportado qualquer notícia até então.

As Capitánias a norte de Aveiro indagadas pelo MRCC LISBOA informaram que o iate não demandou nenhum destes portos.

Logo que foi confirmado o desaparecimento foi pedida a colaboração de um avião P3 à Força Aérea para efectuar buscas desde a fronteira norte até ao paralelo 41º norte. Simultaneamente o MRCC MADRID activou meios semelhantes para efectuar buscas nas águas espanholas.

A embarcação foi encontrada pelo P3 da Força Aérea Portuguesa na posição 41º 35' N - 009º55'W à deriva e com aparentes sinais de abandono. Constatando-se que apesar da embarcação estar registada com o nome "Arase II", tinha a bordo o nome "ADAX".

De imediato seguiu para o local o Patrulha da Marinha Portuguesa, N.R.P. "SAVE".

A menos de 1 milha náutica de distância encontrava-se o navio mercante "CHERYL G", que após solicitação por parte do P3, dirigiu-se ao local confirmando que não se encontrava ninguém a bordo.

O N.R.P. "SAVE" rebocou o iate para Leixões, de modo a que se possa proceder à sua posterior entrega às autoridades espanholas.

(Colaboração MRCC LISBOA)

Contribuímos para enriquecer
as Telecomunicações

Sistemas de Telecomunicações

Comunicações Navais

Rádio e Electroóptica

Automação e Controlo



Empresa de
Investigação e
Desenvolvimento
de Electrónica,
S.A.

Quinta dos Medronheiros - Lazarim
2825 Monte da Caparica PORTUGAL
Tel.01.2948600 Fax.01.2948700
Email: geral@eid.pt

Campanha de Segurança nas Praias

Com o início da época balnear e o reactivar da campanha de segurança nas praias, não será demais recordar a missão do Instituto de Socorros a Náufragos na Direcção Técnica de todos os assuntos relacionados com o salvamento de vidas humanas e a protecção dos banhistas.



Por nunca ser demais a sua divulgação, o I.S.N. promove as seguintes regras básicas de segurança e algumas recomendações:

ALGUMAS REGRAS BÁSICAS PARA O BOM RELACIONAMENTO COM O MAR

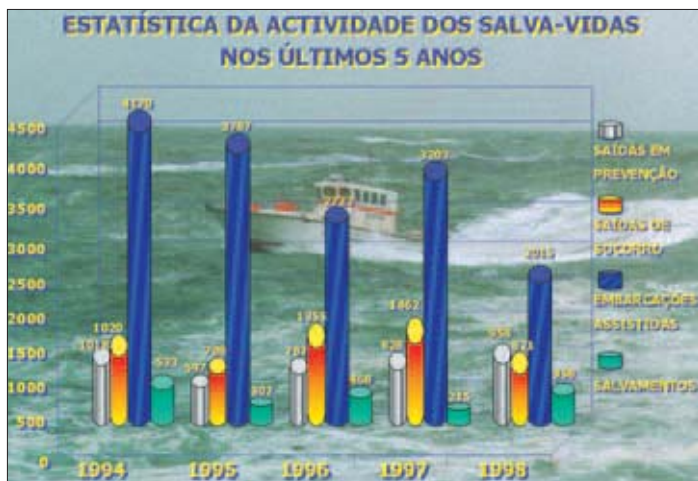
REGRAS:

- 1 - Frequente praias vigiadas
- 2 - Respeite os sinais das bandeiras
- 3 - Respeite as instruções dos nadadores - salvadores
- 4 - Evite tomar banho antes de decorridas 3 horas após as refeições
- 5 - Ao nadar não se afaste demasiado, nade paralelamente à praia
- 6 - Nunca nade contra a corrente

RECOMENDAÇÕES:

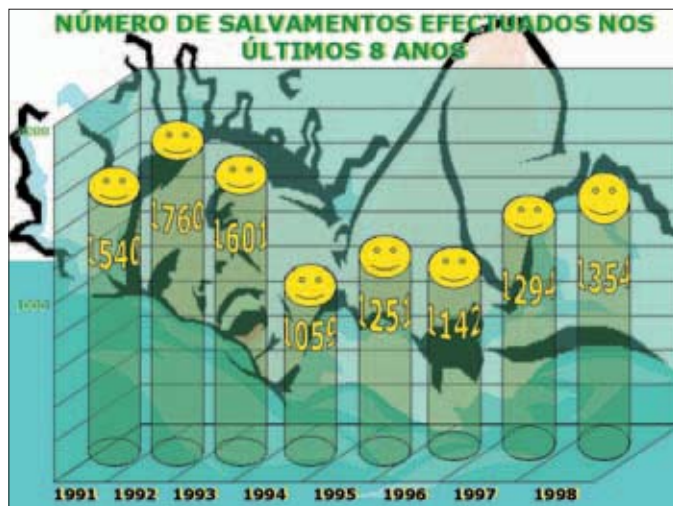
- 1 - Vigie atenta e permanentemente as suas crianças
- 2 - Após longos períodos de exposição ao sol não entre de rompante na água
- 3 - Procure nadar acompanhado
- 4 - Nunca nade contra a corrente
- 5 - Em caso de aflição não hesite em pedir imediatamente socorro

A estas recomendações junta-se a necessidade de os banhistas colherem informações sobre as praias que frequentam nomeadamente correntes, rochas, fundões e zonas de perigo.



DADOS ESTATÍSTICOS MAIS RECENTES

ACTIVIDADES DOS SALVA - VIDAS		1994	1995	1996	1997	1998
SALVAMENTOS		533	307	468	215	358
SAÍDAS	EM PREVENÇÃO	1018	597	787	828	958
	EM SOCORRO	1020	758	1355	1462	821
EMBARCAÇÕES ASSISTIDAS		4170	3787	2723	3203	2015



DADOS ESTATÍSTICOS MAIS RECENTES

ACTIVIDADES NAS PRAIAS		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
SALVAMENTOS		1540	1760	1601	1059	1251	1142	1294	1354
ACIDENTES MORTAIS EM PRAIAS	VIGIADAS	14	16	15	3	15	8	8	5
	NÃO VIGIADAS	29	20	24	22	25	15	15	14
	INTERIOR	46	23	27	22	14	14	9	7
NADADORES SALVADORES	Nº CURSOS	46	61	81	70	54	69	70	76
	FORMANDOS	681	1089	1338	1312	933	1175	1267	1277

Durante a sua existência, o I.S.N. já salvou cerca de 35.000 vidas e cerca de 10.000 embarcações, tendo dado assistência a mais de 560.000 pessoas.

(Colaboração do I.S.N.)



MISSÃO CIENTÍFICA NOS AÇORES

● No dia 9 de Janeiro de 1999, a corveta “Honório Barreto”, que se encontrava em missão nos Açores, observou de perto manifestações visíveis originadas por um fenómeno vulcânico submarino. Trata-se efectivamente do fenómeno de erupção submarina da Serreta, junto à ilha Terceira, que teve início em Novembro de 1998.

Na sequência desta ocorrência, foram estabelecidos contactos com o IH para participar numa união de investigadores portugueses de várias universidades, tendo em vista estabelecer um projecto de investigação para implementar missões de investigação científica com vista à análise do fenómeno.



Numa reunião que teve lugar no mês de Março, nos Açores, participaram o Director Técnico do IH, CFR Mourão Ezequiel, o Presidente da Fundação para a Ciência e Tecnologia (antiga

JNICT), Professor Luís Magalhães e vários investigadores de Universidades e Institutos.

Para apoio à observação in loco, a Marinha colocou à disposição uma corveta e uma embarcação salva-vidas, o que permite ao grupo de investigadores reunidos, deslocar-se ao local e obter mais informação através do recurso aos sondadores acústicos a fim de esclarecer algumas dúvidas existentes de resultados obtidos em missões anteriores.

A rara possibilidade de se acompanhar a evolução de um sistema vulcânico submarino em domínios tão vastos como o da Geologia, Geofísica e Biologia, fez com que esta missão

fosse amplamente divulgada nos diversos meios de comunicação social.

Nesta reunião ficou definida uma missão exploratória e a eventual utilização do NRP “Almeida Carvalho”, aquando da sua estadia nos Açores, em Junho.

A missão exploratória decorreu entre 22 e 29 de Março e integrou um levantamento batimétrico, no sentido de se reconhecerem as alterações produzidas pelo vulcão no fundo do mar e um trabalho com um ROV (do Laboratório Marítimo da Guia) para captações de imagens em video e recolha do material vulcânico na zona.

PRESENÇA DO IH NA NAUTICAMPO/99

● O IH esteve presente na Nauticampo/99. A semelhança de anos anteriores, o Instituto fez-se representar através das suas publicações e cartas náuticas oficiais que expôs nos stands dos seus revendedores oficiais.

A exposição dedicada à náutica de recreio contou este ano com duas novidades:

A primeira, foi o facto de esta ser a exposição que inaugurou a FIL no Parque das Nações apresentando uma dimensão 3 vezes maior à das anteriores instalações da FIL na Junqueira. A inauguração contou com a presença do Presidente da República, Dr. Jorge Sampaio, o Primeiro Ministro, Eng^o António Guterres, vários ministros, entre eles o Ministro da Defesa Nacional, Prof. Veiga Simão, o Chefe do Estado-Maior da Armada, ALM Veira Matias e várias individualidades da cena política portuguesa, bem como empre-

sários e Directores de Instituições, entre eles, o VALM Torres Sobral. Nesta ocasião, o Director-Geral do IH teve a oportunidade de oferecer ao Presidente da República o roteiro e as cartas náuticas oficiais para a navegação de recreio, respeitantes à zona 4 – Costa Vicentina e Algarve, acabados de publicar.

A outra novidade deve-se a esta ter sido a primeira exposição depois da assinatura do Acordo Bilateral assinado entre o IH e as firmas J. Garraio & C.^a, Ld.^a e Azimute – Aprestos Marítimos, Ld.^a.

Nos stands dos revendedores estiveram o 1TEN Martins Pinheiro e a TC2 Helena Julião do IH, para a demonstração da Carta Electrónica de Navegação Oficial (CENO), que se encontrava exposta. Esta suscitou muita curiosidade, apesar de a generalidade do público que visitou a feira não ser profis-



sional. É realmente um produto de futuro do IH.

De acordo com a opinião de todos quantos lá estiveram, quer sejam do IH ou das firmas revendedoras oficiais do Instituto, a presença do IH na Nauticampo obteve resultados positivos e por isso valeu a pena, já que iniciativas como esta contribuem sempre para divulgar o Instituto, as suas actividades e os seus produtos, principalmente

porque nestas novas instalações a afluência do público é significativamente maior do que nas anteriores.

Na sequência deste grande melhoramento da participação do IH verificado entre os anos anteriores e este ano será de encerrar a hipótese de o Instituto, em conjunto com outros organismos de Marinha, estar presente na próxima Nauticampo com um stand próprio.

MISSÃO SISPLAT VIII

● O NRP “Almeida Carvalho” realizou a missão Sisplat VIII, no período de 22 a 25 de Fevereiro de 1999, no âmbito do programa da Divisão de Química e Poluição do Meio Marinho do IH, para a obtenção de dados

geomorfológicos e estruturais, na área da folha SED 4 (Peniche ao Cabo da Roca), mais propriamente na plataforma e vertentes continentais.

Nesta missão percorreram-se 50 milhas de sondagem com

sistema de reflexão sísmica ligeira e 25 milhas com sonar lateral.

Estiveram embarcados, além da guarnição do navio, uma equipa técnica de sete elementos do IH, liderada pela Dr^a.

Manuela Matos e dois mergulhadores da Esquadilha de Submarinos.

Foram percorridas 118 milhas em 37 horas de navegação.

(Colaboração do Instituto Hidrográfico)

Imposição de condecorações

Em cerimónia realizada em 23 de Abril passado no Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada, o Almirante Vieira Matias, na presença das mais altas patentes da Armada, muitos oficiais, convidados e amigos dos galardoados, procedeu à imposição de condecorações aos Vice-Almirante António Emílio Ferraz Almeida Sacchetti, Capitão-de-mar-e-guerra Manuel Primo de Brito Limpo Serra e Primeiro-Tenente Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves.

As três condecorações diferentes, tinham no entanto, um ponto comum que justificavam plenamente a sua associação nesta cerimónia, conforme salientou o Almirante CEMA ao afirmar a dado passo *"De facto, os três condecorados, de formas diferentes, é certo, e em situações distintas, evidenciaram um elemento comum que é a grandeza de alma com que amam a Marinha"*.

Sobre as figuras dos condecorados, o Almirante CEMA, em breves palavras referiu-se aos seus méritos e qualidades, designadamente:

O Senhor Almirante Sacchetti foi, durante todo o período de serviço activo, um distintíssimo e exemplar oficial da nossa Marinha, como bem o comprova a sua brilhante e expressiva folha de assentos. No entanto, terminada essa fase da sua vida, não findariam os seus esforços pela dignificação da Marinha, nem esmoreceria o brilho do seu espírito, continuando a ensinar-nos aquilo que a sua grande cultura, o seu raciocínio límpido e a sua enorme experiência de pensador produzem.

E tem-no feito sistemática e incansavelmente, quer leccionando nas universidades, quer escrevendo em jornais e revistas, quer realizando conferências, sempre com o fito de valorizar os interesses nacionais e, sobretudo, os ligados ao mar.

Os seus trabalhos são verdadeiras lições magistrais de amor à Marinha e ao País que serve. Por isso, não poderia ser mais justa a atribuição da Ordem do Infante D. Henrique, o qual, em atenção à figura que invoca (e transcrevo) "deverá ser concedida quando se trata de galardoar serviços ligados a actividades ou estudos histórico-marítimos ou ao conhecimento e divulgação da expansão de Portugal no Mundo".

O meu querido professor de Direito Internacional Marítimo, Senhor Comandante Limpo Serra, também não cessou, com o fim do serviço activo, o seu labor em prol da Marinha. Continuou, antes, até há alguns, poucos, meses a dedicar-lhe o seu saber e experiência na área daquele Direito, em actividades ligadas ao ensino e às funções que desempenhou, brilhantemente, ao longo de três décadas, na Comissão de Direito Marítimo Internacional.

Os seus pareceres, doutamente elaborados, constituíram sempre ponto de apoio válido na solução de questões que, muitas vezes, surgiram não apenas no âmbito da Marinha como também no de outros Ministérios, quando se debatiam questões relacionadas com a sua realização tanto no domínio do Direito Público como no Direito Privado.

A solidez das estruturas que suportavam os seus pareceres, a qualidade e a eficiência das respostas com que habitualmente os produzia, as suas conjecturas acerca de certos princípios que informavam a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e que podiam causar ao nosso País prejuízos no domínio da sua aplicação prática, caracterizaram de forma notável os seus contributos, todos identificados por uma cuidada reflexão e oportuna intervenção, que naturalmente se impunham e provocavam juízos críticos favoráveis às suas conclusões.

Assim e por entender que a favor do Senhor Comandante Limpo

Serra concorrem excepcionais qualidades de inteligência e saber, demonstradas pela inteira e exemplar devoção com que exerceu, não apenas o cargo de vogal na Comissão de Direito Marítimo Internacional como igualmente outros, ao longo de toda uma carreira naval de reconhecido mérito, alicerçada em superiores qualidades morais, invulgar cultura e justeza de carácter, a Marinha lhe atribuiu esta condecoração.

Senhor Comandante, o seu antigo aluno agradece-lhe a lição exemplar dos serviços extraordinários, relevantes e dis-

tintíssimos que prestou à Marinha.

O Senhor Tenente Ortigão Neves, especial amigo e camarada de curso da Escola Naval, deixou o serviço activo, há muitos anos, mas nunca se desligou do espírito da Marinha, nem jamais desistiu de lutar pelo seu prestígio e pela sua importância.

A grande cultura naval que continuamente aperfeiçoou e aumentou é bem evidenciada nos escritos que publica e nas iniciativas que desenvolve para divulgar a maritimidade portuguesa. Refiro aqui a última, que se traduziu no Colóquio "Vasco da Gama, os Oceanos e o Futuro", realizado na Escola Naval de 23 a 27 de Novembro do ano passado.

Dirigido aos estudantes universitários e participado por professores, especialistas e alunos das universidades portuguesas, foi um êxito no meio académico e mereceu as mais elogiosas referências por parte de inúmeras e destacadas personalidades.

Fundamental para o sucesso do colóquio, foi o trabalho da Comissão Executiva presidida pelo Tenente Ortigão Neves que, durante cerca de um ano, com uma fita de tempo extremamente apertada, desenvolveu um trabalho notável, alicerçado na total disponibilidade, dedicação e sentido de objectivo de todos os seus membros.

Funcionando como equipa bem dirigida e dinâmica cujos elementos rapidamente adquiriram competências, por vezes insuspeitas, nos seus campos de actividade, a Comissão alcançou resultados extraordinários que fizeram do colóquio "Vasco da Gama os Oceanos e o Futuro", uma acção extremamente importante para a Escola Naval, a Marinha e o País.

Por estes motivos a condecoração que impus corresponde a um reconhecido muito obrigado da Marinha.

O Almirante Vieira Matias ao encerrar a cerimónia agradeceu a presença dos muitos convidados, endereçando as suas felicitações aos galardoados e o pedido que continuem com a sua exemplar dedicação à Marinha a fazer juz ao seu lema:

"A Pátria Honrae que a Pátria vos contempla".



VISITA DO CEMGFA À ESQUADRILHA DE SUBMARINOS

● No passado dia 23 de Março a Esquadilha de Submarinos (E.S.) recebeu, em visita de trabalho, o Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, General Gabriel Augusto do Espírito Santo.

Acompanhado da respectiva comitiva, o General CEMGFA foi recebido à sua chegada à E.S. pelo Almirante CEMA, pelo CALM Comandante da Flotilha e pelo Comandante da Esquadilha de Submarinos.

A visita iniciou-se com uma breve intervenção do Almirante CEMA enquadrante da problemática do “programa de manutenção da capacidade submarina” como primeira e inquestionável prioridade do reequipamento da Marinha e como corolário da consciência da eficácia e do real valor dos submarinos no sistema de forças nacional como único meio dissuasor credível.

Seguiu-se uma apresentação pelo Comandante da E.S., CMG Brites Nunes, o qual, começando por salientar que a arma submarina existe na nossa Marinha desde 15 de Abril de 1913 - 86 anos de operação contínua - destacou as virtualidades de uma pequena organização administrativo-logística e de manutenção (incluindo o AA-IRS) que consegue ser praticamente auto-suficiente e manter operacional na sua globalidade os submarinos e os destacamentos de mergulhadores sapadores, garantindo ainda uma razão da ordem dos 55% de pessoal operacional. Referiu ainda as responsabilidades do Comandante da E.S. a nível nacional e NATO, como Autoridade Nacional de Controlo de Submarinos (SUBOPAUTH), assim como as enormes potencialidades dos submarinos nos modernos cenários de operação, nomeadamente no âmbito das operações especiais, na recolha de informações, em operações em águas baixas, no apoio avançado a forças de superfície, etc.

Após esta apresentação, o General CEMGFA fez uma breve visita às instalações da IRS - Inspeção de Reparação de Submarinos, no Arsenal do Alfeite, como entidade a quem incumbe a direcção técnica dos submarinos e à Doca Flutuante onde se encontra em Grande Revisão o NRP “Delfim”, seguindo de imediato para Sesimbra onde embarcou no submarino “Barracuda” acompanhado do Almirante CEMA e do Comandante da Esquadilha de Submarinos.

Durante o período de embarque, o General CEMGFA teve oportunidade de assistir a algumas demonstrações das ainda residentes capacidades operacionais dos nossos submarinos, em contraponto com as enormes potencialidades dos modernos submarinos, tendo tecido referências elogiosas ao desempenho e ao profissionalismo dos submarinistas, expressas nas palavras que entendeu por bem dirigir à E.S. e que parcialmente se transcrevem: *“reitero os maiores votos de confiança na sua capacidade para cumprir as missões que lhe estão confiadas e que representam um elevado contributo para o prestígio da Marinha e das Forças Armadas em geral”*.

(Colaboração da Esquadilha de Submarinos)



ENTREGA DE UMA BANDEIRA NACIONAL PELO PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA

● O Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Dr. João Soares, acompanhado da vereadora do Pelouro da Cultura e de outras individualidades, fez entrega ao Almirante Vieira Matias, em cerimónia realizada no Gabinete do Almirante CEMA, em 23 de Abril passado, de uma Bandeira Nacional especialmente fabricada, destinada a ser içada no Navio-Escola “Sagres” no dia 25 de Abril.

A singeleza da cerimónia, aliada ao seu profundo significado, foi realçada pelo Dr. João Soares, ao referir os elos de ligação da Marinha Portuguesa ao Tejo e implicitamente à cidade de Lisboa que ali representava como Presidente da edilidade.

Na presença de muitos oficiais gerais, diversos convidados e dos órgãos de Comunicação Social, o Almirante Vieira Matias entregou ao Comandante da “Sagres”, Capitão-de-Fragata Dias Pinheiro a bandeira nacional que acabara de receber das mãos do Dr. João Soares.

Na oportunidade deste evento, o Almirante CEMA ofereceu ao Presidente da Câmara Municipal de Lisboa uma peça decorativa com as armas dos primeiros Almirantes da Armada, evi-



denciando os laços de amizade e afecto que sempre ligaram a Marinha à cidade de Lisboa, salientou a dado passo da sua alocução:

“É muito sensibilizado que agradeço a amabilidade que quis ter para com a Marinha, nesta ocasião.

Receber esta simbólica dádiva da cidade de Lisboa, nas vésperas de data tão representativa para o nosso País é, sem dúvida, uma grande honra para todos nós marinheiros.

A Bandeira que acaba de nos entregar será hasteada, com grande orgulho, no nosso navio mais emblemático, no mais expressivo dos dias para a democracia portuguesa – o próximo 25 de Abril.

Senhor Presidente,

Este seu gesto calou fundo no nosso coração de marinheiros porque sentimos que de alguma forma ele é um sinal de reconhecimento pela amizade e amor que a Marinha e os seus marinheiros sempre dedicaram a Lisboa. E não é amor passageiro. É já uma ligação de séculos, alicerçada numa convivência inseparável e cúmplice, tendo o Tejo como traço de união. De facto, se não poderia haver Tejo sem Marinha, não haveria Lisboa sem Tejo.

... Senhor Presidente, depois de amanhã os tritões embarcados na “Sagres” içarão com orgulho a sua, nossa Bandeira”.

Oferta Euro 2000

Resposta pronta às necessidades de investimento da sua Empresa



A Caixa Geral de Depósitos criou a Oferta Euro 2000, um produto financeiro inovador para apoiar as Empresas e empresários na resposta imediata às suas necessidades de investimento. Abrangendo todos os segmentos de empresas e empresários, esta Oferta coloca ao dispor da sua empresa os instrumentos financeiros necessários para o apoio aos processos de mudança que advêm com a entrada do Euro e do problema informático do ano 2000.

 Caixa Geral de Depósitos

CAIXA **Empresas**

O seu bom negócio

ENCERRAMENTO DO 1º CURSO GERAL NAVAL DE GUERRA 1998/99

● Teve lugar no passado dia 19 de Fevereiro no auditório deste estabelecimento de ensino, a cerimónia de encerramento do 1º Curso Geral Naval de Guerra 1998/99. Esta cerimónia foi presidida pelo VALM Carlos Jorge Ferreira de Magalhães Queiroz, Director do Instituto, e contou com a presença de Comandantes e Directores de unidades da Marinha em que os alunos prestam serviço.

Fizeram uso da palavra o Chefe do Curso, CTEN Luís



António de Oliveira Belo Fabião, o Director do Curso, CMG João Manuel Lopes Pires Neves a que se seguiu a entrega de diplomas. A terminar, o Director do Instituto proferiu breves palavras sobre a natureza do curso, tendo enaltecido o modo como os Oficiais corresponderam, bem como a dedicação e esforço do corpo docente.

Seguidamente foi servido um Porto de honra na Messe de Oficiais.

CURSO MONOGRÁFICO DE INTRODUÇÃO À COMUNICAÇÃO SOCIAL 1998/99

● No âmbito da sua missão de promover a preparação complementar dos Oficiais no campo doutrinário e técnico, levou a cabo o ISNG na semana de 22 a 26 de Fevereiro último, um curso monográfico de introdução à Comunicação Social.

Este curso teve por objectivo a preparação dos Oficiais para, no desempenho das suas funções e em situações concretas, melhor saberem relacionar-se com os órgãos de comunicação social. Foi frequentado por 19 Oficiais, 5 dos quais dos outros ramos.



Como conferencistas, contou o ISNG com a colaboração do Dr. Miguel

Sousa Tavares (Director da revista "Grande Reportagem"), Dr.ª Margarida Ruas dos Santos (Directora do Gabinete de Imagem e Comunicação da EPAL), Dr. Francisco Sena Santos (RDP – Antena 1), Dr. Eduardo Mascarenhas (Jornal "Diário de Notícias"), Dr. José Rodrigues dos Santos (RTP 1), e Comandante Monteiro Coelho (Director

de Marketing e Relações Exteriores da TVI).

O curso culminou com a realização de conferências de imprensa sobre casos concretos simulados e trabalhados pelos oficiais para tal constituídos em grupos "ad-hoc". Colaborou também nesta fase a jornalista da TVI, Ana Lourenço.

Como assistentes à maioria das sessões estiveram presentes os Oficiais auditores do CSNG e cerca de três dezenas de outros, inscritos para tal a título individual.

CONVÍVIOS

O 25º ANIVERSÁRIO DO 25 DE ABRIL NO CLUBE DE PRAÇAS DA ARMADA (C.P.A.)

● Desde a sua fundação em 1983, o C.P.A. vem comemorando o "25 de Abril", como uma data importante na história de sua existência.

O clube tem procurado nessas comemorações o convívio das mais altas personagens do poder autárquico concelhio, assim como da hierarquia da Armada e do movimento associativo.

Quis o C.P.A. dar às comemorações do 25º aniversário do "25 de Abril" a maior dignidade, transmitindo aos seus associados e convidados que, quando nos juntamos conjugando o verbo "liberdade" tudo se transforma em energia e esperança rubra, como os cravos

que a natura Primavera desabrocha nos campos verdejantes prenhes de vida.

O almoço foi preparado pela "prata da casa" e reuniu cerca de cem associados e convidados.

Estiveram presentes: Assembleia Municipal de Almada, Câmara Municipal de Almada, Junta de Freguesia Cova da Piedade, C.S.A., Associação Militarizados da Marinha, Tarrafalistas da Revolta de 1936, e o movimento associativo. A Associação 25 de Abril fez chegar a sua mensagem que foi lida durante a sessão.

Evocando Abril na sua vertente libertadora, usaram da palavra pelo C.P.A., o presi-



dente da Direcção, pelos convidados, o Presidente da Assembleia Municipal de Almada.

O C.P.A. recebeu, para um café, a visita dos Srs. Almirantes Martins Guerreiro e Victor Crespo acompanhados de outros Oficiais também Marinheiros de Abril, tendo o presidente

da Assembleia Geral do C.P.A. saudado tão ilustres Militares.

Assim se viveram momentos altos de respeito e admiração mútuos entre classes da Armada.

O 25º Aniversário do "25 de Abril" passou por ali.

(Colaboração de Geraldo Lourenço)



INFORMAÇÃO TOTTA

CONDIÇÕES EXCEPCIONAIS PARA A MARINHA

Desde há longos anos que o TOTTA mantém um relacionamento privilegiado com a Marinha, tendo vindo, progressivamente, a melhorar e a ampliar as condições oferecidas que, neste momento, se podem considerar verdadeiramente excepcionais. Estas condições são oferecidas ao pessoal militar, militarizado e civil – incluindo os voluntários e contratados, que recebem o ordenado através do TOTTA – e ainda aos reformados, desde que assumam o compromisso de transferir ou depositar as respectivas pensões no BT&A. De seguida apresenta-se um quadro resumido e actual das condições praticadas.

CRÉDITO À HABITAÇÃO

Para aquisição de habitação própria, com garantia hipotecária, em condições excepcionais de taxa de juro, com uma taxa nominal igual a 120% da Lisbor* a 1 mês arredondada para 1/8 de ponto imediatamente superior.

Nas actuais condições e com pagamento de juros ao mês (taxa variável), a taxa a aplicar é 6,125%, beneficiando, ainda, das seguintes condições:

- Redução da comissão de "dossier" para 1/3 do valor normal, ou seja, 10 contos;
- Seguro de vida facultativo;
- Alteração da taxa de juro no decurso do contrato. Quando ocorram alterações na taxa de juro, estas produzirão efeitos a partir do início do período de contagem de juros subsequente.

Estas condições aplicam-se também a empréstimos transferidos de outras instituições.

CRÉDITO AUTOMÁTICO TOTTA ORDENADO

Acesso a uma linha de crédito automático, que permite a antecipação até três meses do ordenado com aplicação de uma taxa de juro reduzida, indexada à Lisbor*.

A taxa a aplicar a este crédito será igual a 172% da Lisbor* a 1 mês, o que, actualmente equivale, após o arredondamento, a 8,625%.

CRÉDITO PESSOAL

Linhas de crédito para diversas finalidades, como sejam despesas de saúde, bens de consumo duradouro, obras, formação profissional, aquisição de equipamento de uso pessoal ou profissional.

São disponibilizadas duas modalidades:

- **Crédito Popular Totta**, com prestação fixa e prazo pré-determinado, com uma taxa fixa durante o período do empréstimo igual a 141,22% da Lisbor* a 6 meses.

Nas actuais condições a taxa a aplicar, após o arredondamento, é de 6,5%.

- **Crédito Económico Totta**, com prestação fixa, escolhida pelo cliente a partir de um mínimo pré-fixado e prazo variável em função das eventuais alterações de taxas.

A taxa de juro aplicável a esta modalidade é igual a 147,66% da Lisbor* a 6 meses.

Nas actuais condições e após o arredondamento, a taxa a aplicar a esta modalidade é de 6,875%.

CARTÕES DE DÉBITO E CRÉDITO

Atribuição do cartão **TottaGold** a todos os Oficiais Generais, Superiores e Subalternos, Sargentos-Mores e Sargentos-Chefes, incluindo os militarizados e civis equiparados, podendo utilizar uma linha de crédito automática de 3.500 contos, no caso dos Oficiais Generais, 3.000 contos, no caso dos Oficiais Superiores e 2.500 contos para os demais. Lembra-se que o cartão **TottaGold** apresenta vantagens substanciais relativamente a qualquer outro cartão emitido em Portugal, nomeadamente quanto aos Seguros que lhe estão associados.

O cartão **TottaGold** é, de facto, o único cartão com um seguro de saúde com um capital de 8.000 contos, total liberdade de escolha da unidade hospitalar, liberdade de recurso ao estrangeiro e coberturas sem limite de idade. Este cartão está isento da primeira anuidade, sendo as seguintes reduzidas, em relação ao habitualmente praticado, para o valor de 2.500 escudos.

No que se refere ao cartão **TottaCard** verifica-se, igualmente, a isenção da primeira anuidade e a redução das seguintes para o valor de 1.250 escudos.

DEPÓSITOS À ORDEM

Remuneração, em condições vantajosas, das contas de depósito à ordem alimentadas a crédito por ordenados e pensões pagos pela Marinha, aplicando-se taxas crescentes às sucessivas parcelas do saldo, com cálculo diário e crédito mensal de juros. Estas contas estão isentas de qualquer despesa de manutenção.

APLICAÇÕES A PRAZO

Disponibilização de uma vasta gama de soluções para aplicações a prazo, nomeadamente de contas com grande flexibilidade, no que se refere a entregas e levantamentos, podendo, inclusivamente, ser movimentadas em qualquer momento (durante 24 horas/dia), através de toda a rede Multibanco. A taxa de juro destas contas varia em função do montante existente na conta na data do vencimento.

Para além dessas vantagens, estas contas, nomeadamente, as contas Totta Super Rendimento e a Conta Rendimento Totta oferecem, ainda, condições excepcionais em caso de levantamento antecipado.

OUTRAS CONDIÇÕES

Serão, ainda, concedidas outras condições excepcionais, nomeadamente:

- Atribuição gratuita de:
 - Livros de Cheques
 - Cartões TOTTA Matic/VISA Electron
- Pagamentos periódicos sem qualquer encargo;
- Redução, para detentores do cartão **TottaGold**, de alguns dos preços constantes do Preçoário do Banco;
- Acesso às condições mais favoráveis que as empresas associadas do BT&A estiverem no momento a praticar, nomeadamente:
 - Leasing Mobiliário
 - Leasing Imobiliário
 - ALD - Aluguer de Longa Duração

* Lisbor - Taxas a que os Bancos estão dispostos a emprestar dinheiro a outros bancos, por prazos entre 1 dia e 1 ano, e que são divulgadas diariamente.

Fev. 1998



BANCO TOTTA & AÇORES

Soc. Anónima • Capital social: 60.000.000.000\$00 • Cons. Reg. Com. de Lisboa, Mat. n.º 1/88.10/11 • Reg. Pes. Colectiva 500766711 • Sede: Rua Áurea, 88 - 1100 Lisboa.

TICONDEROGA CLASS (AEGIS) CG

A classe "TICONDEROGA" é um desenvolvimento em armas e sensores da já existente Classe "SPRUANCE" com particular relevo para a ameaça de mísseis Anti-navio do tipo "Sea-Skimmer".

Esta classe tem como função principal a Defesa Aérea de Área. Os navios a seguir ao CG 52 "BUNKERHILL" estão equipados com os "TOMAHAWK".

O sistema de combate instalado é o AEGIS foi desenvolvido para enfrentar os ataques com saturação de mísseis que, imaginava-se, fariam parte da tática anti porta-aviões soviética na década de 80. Radares rotativos convencionais são limitados tanto na manipulação da velocidade dos dados, como no número de rastreamento de alvos, enquanto os ataques de saturação de mísseis exigem sensores que possam reagir imediatamente, e que tenham capacidade de rastreamento quase ilimitada. A solução adoptada no sistema AEGIS foi instalar quatro antenas planares fixas na superestrutura do navio, cada uma fazendo a cobertura de um sector de 45°.



CARACTERÍSTICAS PARA ID/RECCE

- Proa lançada com amuras ligeiramente elevadas
- 1 peça de 127mm no castelo, e outra na tolda.
- 2 mastros em treliça.
- 2 chaminés (a de vante a BB, e a de ré a EB)
- Superestruturas altas e compactas (tipo caixa)
- Convés corrido com tombadilho
- Borda corrida
- Popa em painel.

INFORMAÇÃO GERAL/CARACTERÍSTICAS

PAÍS: USA • **TIPO:** CG • **DESLOC. MÁXIMO:** 9590 tons (CG 47-48); 9466 • **DESLOC. STANDARD:** 7015 tons • **COMPR. DE FORA A FORA** 172.8 mts • **BOCA:** 16.8 • **CALADO MÁXIMO** 9.5 • **PROPULSÃO** 4 GE LM 2500 gás turbina • **AUTONOMIA** 6000nm a 20 nós • **VEL. MÁXIMA:** 30+ • **UNID. NO ACTIVO:** 27 • **ARMAMENTO MÍSSEIS:** SSM Tomahawk + (8) Harpoon • SAM Standard 68 (CG 47-51) / ASROC Honeywell 20 • **ARTILHARIA:** 2x127mm MK 45 / 2x20mm Vulcan Phalanx / 4x12.7mm MG's • **TORPEDOS:** (6) MK 46 Mod 5 (no futuro é o MK 50) • **ATW'S** • **SENSORES** • **RADARES:** Aviso Aéreo AN/SPY 1B + AN/SPS 49(V)7v • **AVISO AÉREO:** AN/SPS 45 • **AVISO DE SUPERFÍCIE** ISC Cardion SPS 55 • **NAVEGAÇÃO:** AN/SPS 64 / IFF MK XII AIMS UPX-29 • **CONTROLO DE FOGO:** AN/SPY 1B / AN/SPQ 9A / 4xAN/SPG 62 • **SONARES:** AN/SQS 53 A/B (CG 47-55) / SQQ 89(V)3 (CG 56) • **SQS 53B** (CG 56-67) / **SQS 53C** (CG 68-3) + **SQR19-TA** • **MEIOS ORGÂNICOS:** • **HELICÓPTEROS:** 2- SH-2(LAMPS I)= CG 47&48 / 2-SH-60B(LAMPS III) »CG 49.

(Colaboração do 1TEN SEI Fontinha CITAN)

PASSATEMPO

As fotografias abaixo apresentadas correspondem a plataformas navais publicadas pela Revista da Armada desde Fevereiro de 1996. Como passatempo propõe-se ao caro leitor desta revista que as identifique, tal como são apresentadas, em termos de classe de navio.

Imagem 5



Imagem 6



Imagem 7



Imagem 8



SOLUÇÕES

Imagens

- Nº 1- Brandenburg Class – Type 123
- Nº 2- Arleigh Burke Class
- Nº 3- Karel Doorman Class
- Nº 4- Duke Class – Type 23

DESPORTO

XIX CAMPEONATO DAS FORÇAS ARMADAS DE FUTEBOL DE 5

● Disputou-se de 26 a 30 de Abril o 19º Campeonato das Forças Armadas de Futebol de 5 que decorreu em Beja na Base Aérea nº 11. Organizado pela FAP, contou com a presença dos três Ramos da FA e das Forças de Segurança.

O Campeonato foi em termos técnicos muito bem disputado, acabando a vitória absoluta por sorrir à Delegação da Marinha, que conquistou o troféu da CEFD (Comissão de Educa-

ção Física e Desporto Militar) em disputa.

As classificações por escalões foram as seguintes:

I ESCALÃO

1º PSP

2º GNR

3º Marinha

II ESCALÃO

1º Marinha

2º Exército

3º PSP

TORNEIO DA PRIMAVERA DE JUDO DA MARINHA

● Realizou-se mais um Torneio de Judo, desta feita a edição da Primavera, que em 6 de Maio reuniu no Tatami do CEFA 17 judocas.

Os vencedores nas diferentes categorias foram os seguintes:

MENOS DE 66 KG

1º 1 MAR A Figueiredo - CEFA

2º SOLD Pinto - GNR*

MENOS DE 73 KG

1º SAJ Adriano - FA Angola*

2º 2TEN Silvano - DA

3º 1MAR TFD Pereira - CEFA

MENOS DE 81 KG

1º S/CHEFE Correia - PSP*

2º 1MAR A Martins - CEFA

3º 1MAR A Quintiliano - CEFA



MAIS DE 81 KG

1º 1MAR FZ Conceição - BF

2º 2SAR Fernandes - GNR*

3º 1 MAR A Duarte - CEFA

**Alunos a frequentar o Curso de Monitores de Educação Física do CEFA*

TRAVESSIA A NADO DO RIO COINA

● Em 10 de Maio, 85 nadadores lançaram-se à água na margem esquerda do Rio Coina, para efectuarem a tradicional prova da sua travessia, chegando 400 mts depois à ponte cais da Escola de Fuzileiros. A presente prova, organizada pelo Comando do Corpo de Fuzileiros, re-

gistou este ano um feito inédito, nada mais nada menos, do que a vitória individual no I Escalão, no meio de bons nadadores dos Fuzileiros, da Cadete da Escola Naval Sofia Isabel Miranda! A Escola Naval em maré alta de resultados arrecadou também o troféu por equipas, o que de certa maneira não surpreende em virtude dos bons resultados conseguidos nos últimos anos nos Campeonatos da Marinha e Forças Armadas.

Os vencedores por escalões foram então os seguintes:

I ESCALÃO

CAD Sofia Miranda - EN

II ESCALÃO

1SAR CM Dias - CEFA

III ESCALÃO

1SAR FZ Oliveira - CEFA



CAD Sofia Miranda.

COLÉGIO MILITAR



CONCURSO DE ADMISSÃO PARA O ANO LECTIVO 99/00

2º CICLO DO ENSINO BÁSICO

(5º E 6º ANOS)

3º CICLO DO ENSINO BÁSICO

(7º ANO)

CONDIÇÕES GERAIS DE ADMISSÃO

São condições gerais de admissão, o ser cidadão português, possuir condições físicas e psicotécnicas e os conhecimentos literários indispensáveis à frequência do Estabelecimento de Ensino, comprovados em provas do Concurso de Admissão.

AO 5º ANO

Ter menos de 12 anos de idade até 31 DEZ99

Aprovação no 1º Ciclo do Ensino Básico

AO 6º ANO

Ter menos de 13 anos de idade até 31 DEZ99

Aprovação no 5º Ano com frequência de Inglês

AO 7º ANO

Ter menos de 14 anos de idade até 31 DEZ99

Aprovação no 2º Ciclo do Ensino Básico com frequência de Inglês

PERÍODO DE INSCRIÇÃO

O período de inscrição (documental) dos candidatos decorre de 24MAI a 25JUN99.

A título excepcional, pode o CEME autorizar a admissão a qualquer ano do Ensino Básico e Secundário.

Retalhos da vida de um marujo

Vossemecê

Prestei serviço na Defesa Marítima de Sto. António do Zaire (Sazaire), hoje o Soio, em Angola, claro, no período compreendido entre 1964 e 1967.

Nesse espaço de tempo, algumas histórias vivi que ajudaram na feitura do meu carácter em formação. Proponho hoje, contar-vos uma, que por ter origem na personalidade instintiva, desse então jovem marinheiro, marcou fundo e de algum modo a minha formação.

O meu local de trabalho era no Centro de Comunicações (C.C.), que funcionava 24 horas por dia. Quando o serviço o permitia, no horário das 24.00 às 06.00 horas, permanecia no C.C. apenas um operador. Numa madrugada, por volta das 02.00 horas, o narrador do episódio estava só no C.C. quando o telefone da linha civil tocou, (havia mais 2 linhas: Comando e Exército). Do outro lado da linha veio uma interrogação: - "Ouve lá pá, a que horas sai a lancha de abastecimento?" - Note-se que havia uma LDM (lancha de desembarque média), que fazia abastecimento dos "FUZOS" nos postos do Rio Zaire, às terças e quintas feiras, numa extensão de cerca de cem quilómetros entre Sazaire e Nôqui. Era o único transporte regular, pelo que, o Exército tal como a Administração Civil usavam-na com frequência.

Perante a fraseologia usada na comunicação, vinda de uma linha civil, o operador considerou-se amesquinhado, respondendo: "Ó pá, como os movimentos são confidenciais não se informam pelo telefone". - Vozeirão do lado oposto: - "Ouve lá pá, daqui fala o Administrador. Exijo respeito e a informação". - "Ouve lá pá, daqui fala o operador de serviço, só forneço a informação ao Sr. Administrador pessoalmente".

Alguns minutos depois, o Sr. Administrador batia à porta do C.C. (morava a cerca de 500 metros). Tratando na circunstância o operador com toda a correcção, do mesmo modo foi tratado.

Mas o Sr. Administrador participou por escrito ao Comando, sobre a comunicação ao telefone. O autor destas linhas começou por ser chamado ao Oficial Chefe do C.C.,

a quem deu as informações da ocorrência. Alguns dias depois foi chamado ao Chefe do Estado Maior, que começou por ler a participação recebida. Nesta constava que o Sr. Administrador tinha tratado familiarmente o operador, e este o tratara por tu, como um igual.

Relatei então ao Sr. Comandante, em palavras reais o nível da comunicação, acrescentando que a minha reacção fora

fruto de uma revolta instintiva, pela forma, a meu ver amesquinhante, como tinha sido interpellado. Para além disso, ninguém podia garantir ao Sr. Administrador que o atendedor do telefone fosse uma Praça.

O Sr. Comandante ordenou-me tacto e muita prudência. Ficou em tomar uma decisão sobre o assunto. E tomou: A secretaria do comando enviou um ofício para o Sr. Administrador: - "Exmo. Sr. Administrador. Excelência. Ref. Vosso ofício ... este comando tomou as medidas adequadas às circunstâncias e dentro da tradição e disciplina da Marinha.

Informamos V. Exa. Que o tratamento da Classe de Praças na Marinha é de Vossemecê, vulgo Você".

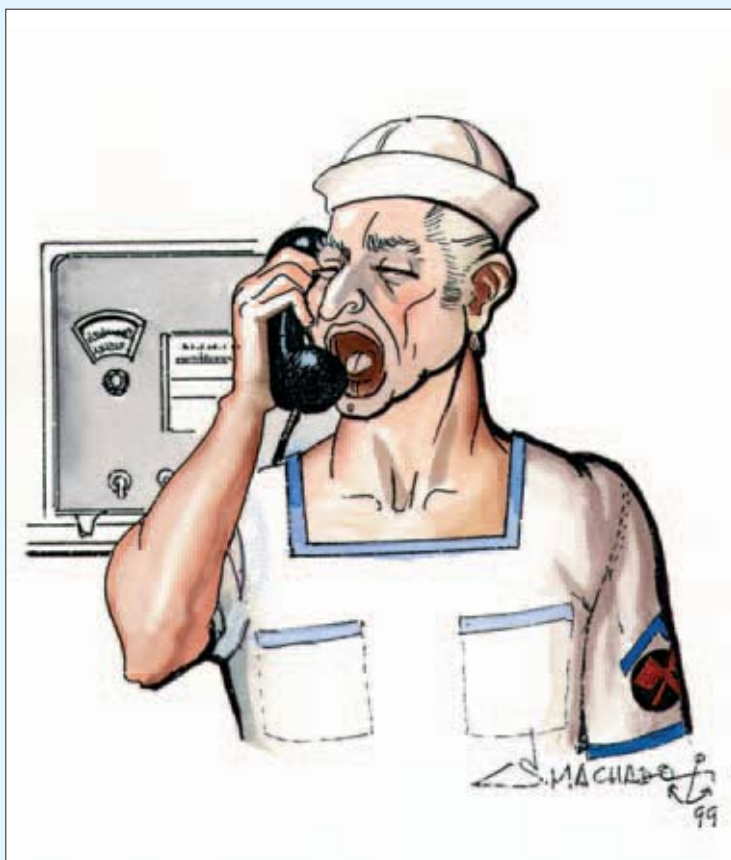
Menos de um ano após este incidente, chegou ao fim a minha comissão.

O Comando entendeu que o meu desempenho

profissional e moral ao longo da comissão fora digno de apreço. Atribuindo-me louvor. - Um trecho do articulado desse louvor rezava assim ... "valorizado pelo carácter desassombrado e despido de subserviências que empresta às suas relações com os superiores...".

Ter servido a Armada sobre as ordens de Homens com este perfil de carácter: Exigentes com a disciplina e a formação, simultaneamente defensores da personalidade e dignidade dos seus subordinados, foi determinante na moldura do meu carácter.

Felizmente para mim, a esmagadora maioria dos oficiais sob as ordens de quem prestei serviço, não apreciavam os subservientes, vulgo engraxadores.



Geraldo Lourenço
C/SE REF.

JOQUEMOS O BRIDGE

(Problema Nº 11)

Para variar um pouco vamos passar a apresentar alguns problemas a 4 mãos, para que possa procurar com mais facilidade a linha de jogo e técnica de carteio mais adequadas.

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
R	8	A	A
D	4	10	6
V		5	5
2		3	

Oeste (O):

♠	♥	♦	♣
10	D	R	D
4	10	8	V
	7	6	8
	3		3

Este (E):

♠	♥	♦	♣
7	A	D	9
6	V	9	7
5	9	7	4
	5		

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
A	R	V	R
9	6	4	10
8	2	2	2
3			

Vejamos o leilão, sendo N o dador com N/S vulneráveis

Norte (N):	Este (E):	Sul (S):	Oeste (O):
1 ♦	—	1 ♠	—
2 ♠	—	2 ST	—
4 ♠	—	—	—

O leilão é clássico e ambos definiram as suas mãos, mostrando S 11/12 pontos e uma distribuição 4 ♠ -3-3-3 com defesa em ♥ e ♣. N marcou naturalmente 4 ♠ face ao teor do seu apoio e valor de corte a ♥.

Saída de W a ♣ D. Como deve jogar S para cumprir este contrato que é imperdível contra qualquer saída.

(Solução no próximo número)

SOLUÇÕES

PROBLEMA Nº 10

Efectivamente o V é carta seca, pelo que W tem 4 trunfos de 10 fazendo sempre um, e ♦ R está também mal colocado em W. A solução está em deixar fazer ♥ V, ficar em mão em ♦ / ♣ conforme E atacar, cortar uma ♠, vir à mão e cortar a última ♠ e voltar à mão para destrunfar W, ficando o morto bom só com o naipe fechado de ♣.

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

(Problema Nº 309)

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

HORIZONTAIS: 1 – Planta asterácea, espécie de cardo; antes de Cristo. 2 – Grande lago salgado da Ásia; povo de Angola. 3 – Cabelo branco (arcaico); jogo desportivo; antiga cidade da Caldeia. 4 – Indígena da Guiana brasileira; que está em uso. 5 – Planta da família das asteráceas; atrás. 6 – Pronome indef. feminino; lutai. 7 – A voz passiva dos verbos; apelido de um célebre escritor português. 8 – Estás; separaras. 9 – Símb. quím. da prata; de Rodes. 10 – Pássaro conirrosto, cujo canto é agradável. 11 – Vias aquáticas traçadas e cavadas pelos homens; cheiro agradável.

VERTICAIS: 1 – Planta trepadeira papilionácea, cuja raíz é comestível (Bras. e pl). 2 – Grandes araras pretas; utensílio doméstico. 3 – família de mamíferos carnívoros que compreende os cães, os lobos, etc.; rio de França. 4 – Metade de Olga; símb. quím. do néon; bandeira. 5 – Satisfazeis uma dívida; pron. pessoal. 6 – Ninfa que foi metamorfoseada em rochedo, por Juno; ergues a prumo, como uma árvore. 7 – Rio da Ásia que separa a Manchúria da Coreia; elevação de temperatura de um corpo. 8 – Inscreve nos livros de assentamentos (ant); terreiro descoberto em frente e, às vezes, em volta da igreja. 9 – Mulher provocante (ant. e inv.). 10 – Vá em socorro; coxo na barafunda. 11 – Reunião de pessoas que cantam juntas (pl); art. def. pl; letra grega (inv).

Carmo Pinto
1TEN OTS

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS Nº 308

HORIZONTAIS:

1 – Pirologia. 2 – Irada; Morre. 3 – Rim; Ror; Ana. 4 – Azar; adir. 5 – Tal; mal; aor. 6 – Ar; casia; Sa. 7 – Aoristo. 8 – Irar; iseu. 9 – Oal; ano; air. 10 – Cu; alara; ra. 11 – Aletologias.

VERTICAIS:

1 – Piratapioca. 2 – Irizar; Raul. 3 – Ramal; Aal. 4 – Od; cor; At. 5 – Bar; mar; alo. 6 – Ocasional. 7 – Ler; lis; oro. 8 – Or; ati; ag. 9 – Grada; osa. 10 – Ionios; eira. 11 – Amarraduras.

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CMG FZ Vasco Manuel Teixeira da Cunha Brazão - Comandante do Corpo de Fuzileiros, em substituição do CMG FZ José Luís Pereira de Almeida Viegas ● CFR FZ José António de Oliveira Rocha e Abreu - Comandante do Batalhão de Fuzileiros nº 1, em substituição do CFR FZ Guilherme Marçal Neves Veríssimo ● CFR Francisco José Trabucho Caeiro, para o cargo National Deputy, junto da NATO Sea Sparrow Consortium em Washington EUA, em substituição do CFR José António de Oliveira Viegas ● CTEN AN Nuno Manuel Nunes Neves Agostinho Chefe do Serviço Administrativo e Financeiro do Departamento do Sul ● CTEN António Joaquim Ribeiro Ezequiel - Comandante do N.R.P. "Baptista de Andrade, em substituição do CTEN Joaquim Alves Barroca ● 1TEN Armando Pereira da Costa Valente Tinoco - Comandante do N.R.P. "Cunene".

EXONERAÇÕES

● 1TEN Armando Pereira da Costa Valente Tinoco, exonerado do cargo de Comandante do N.R.P. "Cacine"

RESERVA

● CMG RES Tito João Abrantes Serras Simões ● CMG RES Pedro Miguel Peixoto Correia do Amaral ● CTEN RES Germano Elviro Porto Neves ● CTEN RES Manuel Luís Matos Cristóvão ● 1TEN RES Justino Costa Marinho ● SCH RES Mário Barata ● SCH RES José do Nascimento Antunes ● SAJ RES Francisco José Bernardino ● SAJ RES António da Rocha Coelho ● SAJ RES Aníbal Joaquim ● 1SAR RES Manuel Prates Marques ● 1SAR RES José Maria Santos Noites ● 1SAR RES Victor Lourenço Marques ● 1SAR RES Júlio José Reis Xavier Machado ● 1SAR RES José Luís Melo Pinheiro ● 1SAR RES António Luís de Oliveira Gonçalves ● CAB RES João Florindo Simões Franco ● CAB RES Amadeu Artur Silveira da Costa de Abreu Melim.

REFORMA

● CMG REF João de Deus Pires Carochio ● CTEN REF Manuel Maria de Carvalho Diogo ● 2TEN REF Mário João Cordeiro Pinhão ● SCH REF António Martins Correia ● SAJ REF João Francisco Horta ● 1SAR REF António Miguel dos Santos ● 1SAR REF António de São João ● CAB REF João Manteigas Carrilho Caldeira ● CAB REF Mário Correia Martins.

FALECIMENTOS

● 1TEN SG REF Ernesto Ferreira Pires ● SAJ SE REF Luís Malva Craveiro ● CAB E REF César João Botelho de Matos ● CAB T REF António Faria Cortiço ● CAB A REF Adolfo Vicente Seabra ● 1MAR TFD REF Fernando Teixeira.

SAIBAM TODOS

● Informa-se os beneficiários da ADMA que a Repartição de Recrutamento e Selecção da DSP (Alcântara) pode fornecer apoio aos jovens na área de orientação escolar e profissional. Informação mais detalhada sobre o assunto pode ser obtida no Gabinete de Apoio ao Beneficiário da Direcção de Apoio Social (telefones PT 3420734 / RTPM 4835), através do qual deverão ser marcados os testes.

NOTÍCIAS

TÓ NETO E OCEANIA TEMPORADA NO PLANETÁRIO

● Tudo leva a crer que um álbum marcado por preocupações ecológicas, próximo da sonoridade vulgarmente apelidada de *new age*, "Planetário" de seu nome, deva ser apresentado no Planetário de Lisboa. E, na verdade, foi assim que aconteceu "Planetário", o novo álbum de Tó Neto, um dos pioneiros da música electrónica em Portugal, foi apresentado pela primeira vez ao vivo, no passado dia 13 de Maio. Tratou-se do primeiro espectáculo, um ponto de partida, para uma viagem que só terminará a 30 de Junho, o que perfaz quarenta e três concertos, todos no Planetário de Lisboa.

Em órbita com Tó Neto (teclados) vão estar Cristina Feu e Richard Palma (vozes), Alexandre Santos (percussões) e Wellington (guitarra). Os concertos decorrem entre **13 de Maio e 30 de Junho**, diariamente, excluindo segundas-feiras. As receitas de dois dos vinte espectáculos reverterem a favor das crianças angolanas vítimas da guerra.

CONVÍVIO

● Vai realizar-se no próximo dia **3 de Julho** pelas 13.00 horas no Salão Paroquial dos Castelos, em Ourém, o 4º almoço-convívio da família marinheira do concelho.

Contamos com a presença de todos e respectivos familiares.

Para mais informações contactar:

- 1SAR CM António Reis; Telef. 049/43060; Teln. 0931 9090285
- CAB L António Freitas; Teln. 0931 9526470



Estrada Bela Vista, 107 C
Vale Fetal (Urbanização Nova)
☎ 297 82 70 / 297 65 40

- CONSULTAS MÉDICAS
- MEDICINA DENTÁRIA E PRÓTESES
- ANÁLISES CLÍNICAS
- EXAMES CITOLÓGICOS
- ELECTROCARDIOGRAMAS (ECG)
- ENFERMAGEM
- ACORDO COM ADMA

HORÁRIO DA CLÍNICA

2ª a 6ª	SÁBADOS	DOM. E FERIADOS
7.30 - 13.00	8.00 - 13.00	10.00 - 12.00
15.00 - 22.00	15.00 - 21.00	18.00 - 20.00

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

6. LIVRO “ARTE DA GUERRA DO MAR”

DO PADRE FERNANDO OLIVEIRA

OLIVEIRA, Fernando – *Arte da guerra do mar novamente escrita por Fernando Oliueyra & dirigida ao muyto manífico senhor, o senhor Don Nuno da Cunha capitão das galees do muyto poderoso rey de Portugal Don Johão o terceyro. Vista & amitida pellos senhores deputados da sancta inquisiçam. Coimbra, per Johão Aluerez, 1555. [4], 9-80f., 4º (19 cm)*

Grande gramático e notável escritor de marinha português, o Padre Fernando Oliveira nasceu em Aveiro em 1507, desconhecendo-se, no entanto, a data da sua morte.

Aos 13 anos, encontra-se em Évora no Convento da Ordem de S. Domingos, tendo ali recebido lições de André de Resende, a quem possivelmente deve a sua formação humanística. Aos 25 anos, parte para Castela e quando regressa a Portugal passa a ensinar em Lisboa. Teve sempre uma vida agitada e repleta de peripécias, prestando também serviço na Armada Francesa, onde terá adquirido conhecimentos náuticos que lhe permitiram escrever as suas obras de cariz naval. Feito prisioneiro pelos ingleses, passou a viver em Inglaterra, vindo a conseguir, até mesmo junto do rei Henrique VIII, assinalado prestígio.

O Padre Fernando Oliveira merece ser considerado como um dos maiores vultos portugueses quinhentistas e um fecundo autor de escritos náuticos, de que sobressai a “Arte da Guerra do Mar” que justamente mais o celebrou.

A Biblioteca Central da Marinha tem o grato privilégio de contar no seu acervo com a 1ª edição desta obra que é o mais antigo tratado impresso sobre a Arte da Guerra no Mar. O texto compreende 30 capítulos e está dividido em duas partes: a primeira, no dizer do próprio autor, trata da “*intenção e apercebimento*” da Guerra do Mar, abordando matérias que hoje em dia se consideram inseridas no âmbito da Estratégia, da Organização e da Política; a segunda, abrangendo os 15 capítulos finais, trata das “*frotas armadas, das batalhas marítimas e seus ardis*”, ou seja, desenvolve conceitos que em linguagem actual se enquadram no campo da Tática e da Náutica.

Passados mais de quatro séculos da sua impressão, esta obra do Padre Fernando Oliveira é de grande proveito para os que se interessam pelas ciências militares navais, tendo já sido objecto de estudos de, entre outros, Lopes de Mendonça, Quirino da Fonseca e Botelho de Sousa.

Impresso em caracteres góticos no texto e romanos nas peças preliminares, o exemplar existente nesta Biblioteca está em bom estado de conservação. Foi seu impressor João Álvares, português com grande produção, principalmente em Coimbra e ao serviço da respectiva Universidade. Além deste exemplar só se sabe da existência de outro na Biblioteca Nacional de Lisboa.

Além desta obra, o Padre Fernando Oliveira escreveu entre outras: *Gramática de Linguagem Portuguesa* (a qual é a primeira que no nosso idioma se publicou), e dois importantes tratados de arquitectura naval: *Ars Nautica* (manuscrito da Biblioteca de Leiden) e o *Livro da Fábrica das Naus* (texto publicado em 1898 por Henrique Lopes de Mendonça e posteriormente pela Academia de Marinha em 1991).

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

6. LIVRO "ARTE DA GUERRA DO MAR"



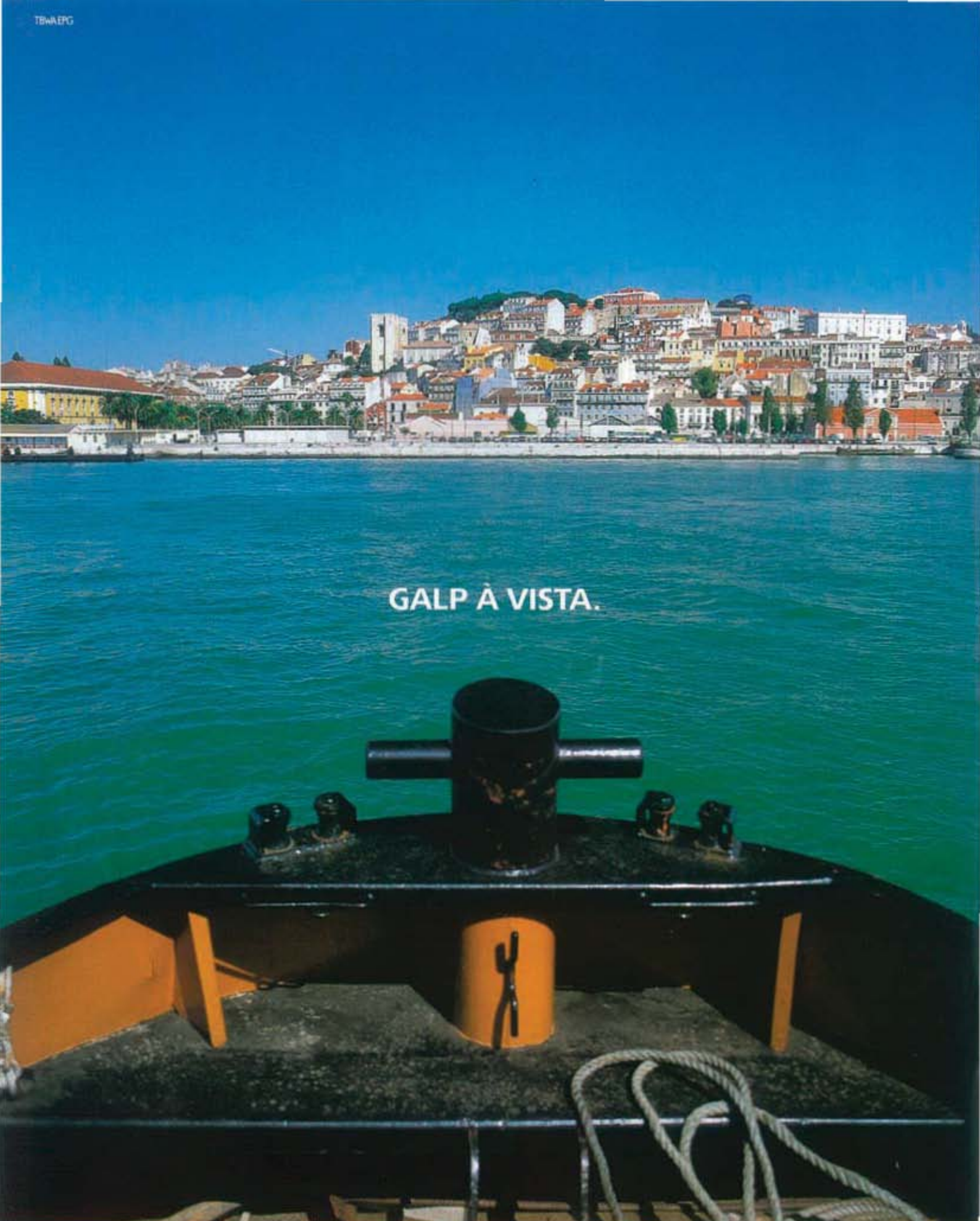
REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 322 • ANO XXIX

JULHO 99 • MENSAL • 240\$00



Rede de Comunicação de Dados da Marinha



GALP À VISTA.

Basta avistar um pedaço da costa portuguesa para ter a Galp por perto. As bancas da Galp Marinha estão presentes na maioria dos portos e marinas de Portugal, com combustíveis e lubrificantes de qualidade sempre a postos para embarcar.

GALP
SEMPRE A POSTOS.

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 322 • Ano XXIX

Julho 1999

Director

CALM EMQ RES

Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CFR REF Jorge Manuel Patrício Gorjão

Redacção

2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção

1SARG T Vitor Manuel Gaspar Lopes

Colaboradores Permanentes

CMG REF Raúl de Sousa Machado

CTEN FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos

CTEN Abel Ivo de Melo e Sousa

1TEN REF Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade

Edifício da Administração

Central de Marinha

Revista da Armada

Rua do Arsenal

1149-001 Lisboa - Portugal

Telef: (01) 321 76 50

Fax: (01) 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet

<http://www.marinha.pt>

e-mail da Revista da Armada

revista.armada@mail.marinha.pt

Fotocomposição, paginação electrónica, fotolito, montagem e produção

Página Ímpar, Lda.

Estrada de Benfica, 317 - 1º F

1500-074 Lisboa

Tiragem média mensal:

6000 exemplares

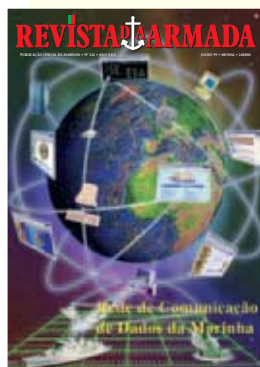
Preço de venda avulso: 240\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343



AUTORES:
1TEN Dias Correia
1TEN Santos Pereira
(DAMAG)

ANUNCIANTES:
BTA - Banco Totta & Açores; Clínica Santa Madalena; EID - Empresa de Investigação e Desenvolvimento de Electrónica, S.A.; GALP;
OGFE - Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento; Policlínica Vale Fetal;
MW, Lda Consultório Dentário.

SUMÁRIO



Foi há 207 anos o lançamento da primeira pedra do edifício génese da acção social em apoio da família militar, actualmente o Instituto de Acção Social das Forças Armadas.

12

OS ÚLTIMOS NAVIOS DO IMPÉRIO

4

PONTO AO MEIO DIA

5

LIÇÕES MILITARES DO CONFLITO NO KOSOVO

6

UMA ILHA GREGA CHAMADA SANTORINI

14

A MARINHA JOANINA

16

ESCOLA NAVAL

20

CARTA DO CEMA

21

NOTÍCIAS

22

NAVIOS ESTRANGEIROS

24

CONVÍVIOS

26

DESPORTO

28

CIREV

30

O TREINO DO LEÃO

31

BIBLIOGRAFIA

32

QUARTO DE FOLGA

33

NOTÍCIAS PESSOAIS/SAIBAM TODOS

34

PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA

CONTRACAPA

A reestruturação da Marinha conduziu à necessidade do reordenamento das Instalações Navais de Alcântara, exigindo a transferência da Direcção do Serviço de Pessoal com optimização de recursos humanos.

7



10

A criação do Terço da Armada da Coroa de Portugal em 1621.

REDE DE COMUNICAÇÃO DE DADOS DA MARINHA

Os anos 90 colocaram novos requisitos à gestão superior da Marinha que sentiu necessidade de um Sistema Integrado de Informação na Marinha. Foi esta nova dimensão que propiciou e obrigou à reestruturação e expansão da infra-estrutura de comunicação de dados.

17

Os últimos navios do Império



Paintura do Arquitecto Telmo Gomes

Lancha Canhoneira "Sabre" 1891 - 1908

CARACTERÍSTICAS

Construída em Inglaterra no ano de 1891

Casco de aço

Deslocamento: 53 toneladas

Armamento: Uma peça revólver H37mm/20
e uma metralhadora Maxim de 8mm

COMISSÕES PRINCIPAIS

Sempre na provincia de Moçambique

Nota: Foi construída para navegar no Lago Niassa, onde nunca chegou a actuar.



O Exercício da Autoridade Marítima

A autoridade marítima, aqui assumida como *autoridade administrativa* com um quadro de atribuições assente numa trilogia de poderes que lhe são conferidos - de disciplina e segurança da navegação, de reparação marítima e de polícia e polícia criminal -, configura, ainda hoje, a peculiar visão portuguesa de exercício do poder público nas áreas de jurisdição marítima, visão esta que tem conseguido manter um coerente *núcleo preponderante* da sua acção. Numa altura em que se discutem opções políticas e orgânico-funcionais para o eventual reajustamento do exercício do poder do Estado nas áreas do designado domínio público marítimo e águas sob Soberania e jurisdição marítima nacionais, constata-se que Portugal tem, sem dúvida, o mais antigo modelo *consolidado*, nascido na sua antiquíssima tradição marítimo-naval e aperfeiçoado com a experiência que resultou da sua projecção ultramarina e, também, da adopção de modelos oitocentistas de origem francesa.

O presente Sistema de Autoridade Marítima, cujo suporte legal ainda se encontra no Decreto-Lei nº 300/84, resulta de experimentada prática e profunda raiz cultural. A sua génese remota situa-se nas figuras do *patrão-mor* (Séc. XVI), do *Inspector do Arsenal de Marinha* (Séc. XVIII), do *Intendente da Marinha* (Séc. XIX) e do *Capitão do Porto* (início do Séc. XIX), tendo a configuração *sistémica* do exercício desta autoridade sido uniformizada e contextualizada com a criação da Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo em 1969.

Se observarmos as preocupações surgidas a partir dos anos 70 em matéria da salvaguarda da vida humana no mar, da protecção do meio marinho e preservação dos seus recursos, bem como toda a crescente institucionalização, na comunidade internacional, de organizações especializadas no tratamento dos assuntos relacionados com a *res marítima*, ou os convénios internacionais ratificados, e bem assim todo o conjunto de obrigações legais uniformizadoras assumidas pelo Estado Português no Conselho Europeu, constata-se que, neste passado recente, ocor-

reram alterações às prioridades até então estabelecidas, sobretudo nas áreas do *ambiente* e da *segurança marítima* em geral.

Assinaram-se *Memorandos*, regionais e universais, visando precaver o fenómeno da navegação sub-standard, ratificaram-se convénios e conciliaram-se esforços para prevenir a ocorrência de desastres ambientais com reflexo no meio marinho e, em termos estruturais, procuraram tentativamente definir-se enquadramentos para uma utilização *otimizada* dos recursos, particularmente dos meios *navais* e de *polícia*, nas áreas marítimas sob jurisdição nacional. Este é, aliás, um dos elementos-base presentes na discussão teórica sobre esta temática, quer devido à estruturação evolutiva de polícias com tradições essencialmente aduaneiro-fiscais, quer devido aos emergentes critérios que advogam a utilização polivalente de unidades navais em âmbito do designado *sea law enforcement*, o qual se entende como o *fazer cumprir as leis e regulamentos marítimos nas áreas de jurisdição nacional*.

Com efeito, e tomando em consideração os novos conceitos, integrados e globais, de *ameaça* com que os países com vastas costas marítimas se deparam, os quais surgem notoriamente conotados com fenómenos de *Segurança Interna* - entre outros, o *tráfico de estupefacientes*, as *migrações clandestinas*, a *ocorrência de poluição marítima*, a *predação de recursos piscícolas* e as *passagens de navios consideradas como não inofensivas* -, afigura-se conveniente, aliás como vem sendo defendido, sublinhar a necessidade de reencontrar definitivamente um ordenamento conceptual para a acção da Marinha no mar, e bem assim das polícias que tendencialmente vêm afirmando a sua acção em áreas marítimas de jurisdição nacional, consolidando-se, em quadro legal actual e apropriado, a tomada de medidas adequadas.

A intervenção de vários agentes em sede de *jurisdição nacional* vem-se constituindo no entanto foco de diversas (e por vezes dúbias) interpretações, porquanto se vem confundindo o *exercício da autoridade marítima* com o conjunto dos agentes de Estado com prerrogativas de vigilância e fiscalização, bem como se

vêm frequentemente identificando estes com o exercício *fundamentado* de poderes de *polícia*. Para além das disfunções e do desconforto que propicia, tal perturbação de conceitos poderá não só ocasionar o desordenamento do exercício do poder do Estado no mar, como também potenciar a ocorrência de actuação insuficientemente fundamentada por parte dos seus agentes fiscalizadores, suscitando indesejáveis questões *administrativas* de nulidades de acção ou gravosas questões *cíveis indemnizatórias* decorrentes de acção indevida.

Institucionalmente a autoridade marítima está sediada no Capitão do Porto. É esta a entidade a quem está directamente cometido o conjunto de poderes (a *trilogia* supra referida) que revela, claramente, a opção desconcentrada (local) do exercício daquela autoridade - independentemente da linha hierárquica em que se situa -, muito embora, paralelamente, coexista uma diversidade de agentes de Estado que executam tarefas de vigilância ou fiscalização, quer seja na vertente das *missões de interesse público*, quer em termos de acções de *polícia especializada em razão da matéria*.

Afigura-se, de sobremaneira, que o interesse nacional exige que se clarifiquem e definam políticas de actuação para o exercício do(s) poder(es) de Estado no mar, privilegiando a adopção do *princípio da optimização de recursos* como o mais adequado a um Estado com a dimensão de Portugal. Temos a cultura, a tradição, a experiência e, ainda, o saber que nos possibilita adoptar um modelo próprio e consentâneo com o *nosso interesse público* - tomado em âmbito genérico de Segurança Interna e de Defesa Nacional -, sem cair na tentação simplista de, por fundamentação exclusivamente tecnicista ou justificação meramente conjuntural, se buscarem as soluções do problema em importação de figurinos, eventualmente desajustados a uma consistente opção de fundo que, inequivocamente, sirva um país como o nosso, detentor da segunda maior ZEE de toda a Europa.

Celestino da Silva
VALM

Lições militares do conflito no Kosovo

A NATO alcançou uma vitória militar previsível por processos que contrariam o pensamento e a prática estratégica clássica. Com efeito, embora as teorias estratégicas considerem que o poder aéreo tem uma capacidade limitada para impor soluções militares, a Aliança obrigou Milosevic a capitular, sem necessidade de arriscar a vida dos seus soldados em combates terrestres.

Entre os erros militares cometidos na gestão da crise salienta-se, pelo seu primarismo e consequências, o anúncio prévio e público da exclusão da opção terrestre. Esta decisão condicionou o planeamento operacional e obrigou a adoptar táticas que não impediram a limpeza étnica realizada pelas forças sérvias no Kosovo; para além disso, implicaram a adopção de uma modalidade de emprego incrementalista da força militar, inadequada à célere capitulação de Milosevic, por insuficiência de meios aéreos. Com efeito, a 24 de Março só estavam disponíveis 400 aviões, quando a realidade mostrou serem necessários cerca de 1000. As táticas adoptadas tiraram especial partido da tecnologia e de capacidades do poder aéreo: imagens satélite destinadas a identificar em tempo útil as características físicas e funcionais das forças adversárias; sistemas de armas de grande precisão, nomeadamente mísseis de cruzeiro, bombas guiadas a laser e mísseis AGM-130 com guiamento vídeo e alta taxa de precisão (99.6%); sofisticados sistemas de guerra electrónica que reduziram substancialmente a eficácia das defesas sérvias; e bombardeiros B1, B2 e B52, apoiados por uma enorme diversidade de outras aeronaves de ataque, caça, reconhecimento e transporte. Evidenciamos os bombardeiros B2, que de forma sustentada, em voos sem escala e com a duração de 33 horas, realizados a partir da base de Whiteman, no Missouri (EUA), atacaram alvos na Sérvia e no Kosovo. É um feito sem precedentes na história da aviação militar, que traduz a actual capacidade de projecção de força dos

EUA e implica a revisão das relações entre o poder aéreo e o poder terrestre.

Os erros militares cometidos não impedem que o sucesso alcançado pela NATO tenha profundas repercussões na segurança europeia. Com efeito, ficou claro que a resolução de questões humanitárias se sobrepõe ao direito soberano dos Estados exercerem a sua autoridade no seu território e sem a interferência de outros poderes. De igual modo, tornou-se evidente o papel militar interveniente da NATO numa Europa cuja segurança é desafiada por problemas humanitários, pela proliferação de armamentos, por disputas territoriais, por terrorismo, pelo tráfico de droga, pela exploração abusiva de recursos e por problemas ambientais. Relativamente à Rússia importa evidenciar que as relações com a NATO se manterão com grande prioridade, em virtude daquele país ter consolidado a sua posição como parceiro estratégico indispensável. Para esse efeito desempenhou um papel de mediador compatível com o orgulho estratégico dos actuais responsáveis políticos, aceitou a posição determinada da NATO, e colaborou na persuasão e na capitulação de Milosevic.

Tem-se assistido a um entusiasmo excessivo nas análises ao sucesso militar alcançado pela NATO no Kosovo. A prudência e experiências anteriores recomendam que não se tome como válida a possibilidade de vencer futuras guerras sem baixas, com reduzido apoio da opinião pública interna, e tirando partido da tecnologia e de capacidades do poder aéreo. A forma como Milosevic capitulou não se verificou no passado e também não será o modelo do futuro, porque os adversários, os objectivos, os meios, a geografia e o tempo serão diferentes e condicionarão a manobra militar. Em estratégia não há soluções únicas nem definitivamente melhores. Tudo depende do contexto. Por isso, se nos Balcãs os aliados não admitiram baixas e apenas utilizaram o poder aéreo, outras situações haverá, ligadas à defesa dos seus interesses vitais, que exi-

girão o envolvimento directo de todas as capacidades nacionais disponíveis, onde se incluem o sacrifício das suas juventudes e o apoio esclarecido das suas fortes e determinadas opiniões públicas. A inibição de um superior empenhamento por parte de alguns aliados, numa crise onde a NATO lutou por uma causa ética e numa região fora do seu núcleo geo-histórico, não se repetirá quando for necessário defender valores civilizacionais ou estruturais relacionados com a tradição histórica, a filosofia política ou a concepção de vida dos aliados. Neste âmbito e numa perspectiva puramente militar, levantam-se questões em duas áreas distintas. Como aliados NATO interrogamo-nos sobre se os EUA terão aviões suficientes para empenhar nos dois conflitos regionais simultâneos previstos na sua estratégia militar; questionamo-nos igualmente sobre que tipos de meios devem integrar o sistema de força da Aliança, por forma a fazer face a adversários dotados de razoável capacidade de defesa aérea, em regiões onde não seja fácil utilizar bases amigas. Como aliados na UE não podemos deixar de revelar preocupação pela debilidade da nossa defesa colectiva e da nossa autonomia de decisão face aos EUA. São profundas as deficiências de organização, de meios de combate e de meios de consulta, comando, controlo, comunicações e informações. Para solucionar estas deficiências torna-se necessário reforçar os orçamentos de defesa e rever o estatuto de neutralidade de 4 membros da UE. Para além disso, será imprescindível desenvolver uma verdadeira doutrina estratégica europeia, tarefa possível depois de uma adequada evolução da mentalidade nacionalista dos povos europeus, que permita identificar e consensualizar a um nível muito superior ao actual, os interesses comuns de segurança.



António Silva Ribeiro
CFR

A DSP nas Instalações Navais de Alcântara

O CORPO DE MARINHEIROS E O QUARTEL DE ALCÂNTARA

O Corpo de Infantaria da Marinha, denominado por Batalhão Naval, alojava em 1845 no velho Quartel de Alcântara, localizado na praça do mesmo nome, em Lisboa, com espaços exíguos, degradados, húmidos, insalubres, desprovidos de comodidades, sem arranjos para aparelhar, instruir e armar os marinheiros que guarneciam os navios de guerra e pouco propícios à salvaguarda da saúde dos militares que integravam aquela unidade da Marinha.

Perante esta situação, o Conselheiro José Falcão, Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, incumbiu o ilustre arquitecto José da Costa Sequeira, professor da Academia das Belas Artes, de inspecionar o local onde estava instalado um aquartelamento de cavalaria, estudar as possibilidades de ali ser construído um bom edifício apropriado ao referido Corpo e elaborar o seu projecto em conformidade com os programas e as recomendações do comandante do Batalhão Naval.

Assim nasceu o Quartel de Alcântara, cujas obras decorreram entre Junho de 1845 e Maio de 1863.

No remoto de 1851 foi promulgado um diploma ditando que os oficiais, marinheiros e operários das guarnições dos navios militares nacionais constituíam um corpo permanente com a designação inicial de Corpo de Marinheiros Militares e posteriormente alterada para Corpo de Marinheiros da Armada Real ou simplesmente Corpo de Marinheiros.

Esta unidade de Marinha, cujo primeiro comandante foi o CMG Francisco Soares Franco, esteve instalado na fragata “D. Fernando II e Glória”, na nau “Vasco da Gama” e transferida para o Quartel de Alcântara em 1857.

O Corpo de Marinheiros esteve suspenso entre Setembro de 1924 e Maio de 1934, tendo então sido activado no Alfeite como unidade militar e centro orgânico dos sargentos e praças do activo.

As vantagens de colocar todas as tarefas associadas à gestão dos militares num único organismo conduziu à criação, em 1961, da Direcção do Serviço de Pessoal (DSP) e respectivas repartições de oficiais, de sargentos e praças, de reservas e reformados. Assim aconteceu a extinção do Corpo de Marinheiros da Armada.

O REORDENAMENTO DAS INA

A reestruturação da Marinha iniciada nos primeiros anos da década actual com promulgação da respectiva lei orgânica (LOMAR) conduziu à necessidade de reafectar as Instalações Navais de Alcântara (INA).

Ao Grupo de Trabalho para o Reordenamento das INA, criado por despacho do ALM CEMA, de 6JAN94, foi cometida a tarefa de definir os requisitos a que deveria obedecer o plano

director daquela infraestrutura, bem como determinar os requisitos básicos inerentes à reutilização das áreas, através da qual se pretendia conseguir uma concentração de órgãos e serviços que permitissem racionalizar os recursos humanos e materiais.

O relatório conclusivo, com as hipóteses assumidas cingidas à transferência do Arquivo Geral da Marinha e do Depósito de Medicamentos e Apósitos para locais exteriores às INA e à instalação de todos os componentes orgânicos da DSP nas INA, foi apresentado em JUL96, em simultâneo com um estudo elaborado pelo Estado-Maior da Armada, o qual contemplava a calendarização das acções a desenvolver, a programação financeira e a avaliação dos recursos humanos a economizar.

O ALM CEMA, em AGO96, aprovou o plano de ocupação dos espaços preconizado no citado relatório, a sequência e o calendário das acções com o objectivo prioritário de con-

clusão da transferência da DSP para as INA até ao final de 1998.

Importa transcrever duas conclusões do aludido relatório:

“Será possível prever uma redução dos recursos humanos da DSP para um quantitativo que globalmente se situará na casa dos 240 elementos, o que significa uma redução de cerca de uma centena de elementos”.

“Deverá ser iniciado, logo que possível, o estudo da reestruturação da DSP, tendo em vista a obtenção de uma maior rapidez no processo de integração e racionalização dos seus serviços”.

O projecto de reordenamento da DSP exigiu a transferência do ex-Arquivo Geral da Marinha para as instalações do ex-Fábrica Nacional de Cordoaria e contempla a mudança do



Porta de Armas das I.N.A.

Depósito de Medicamentos para o edifício da ex-FNC nas Barrocas, Alfeite. As obras nas INA, de significativa dimensão e com um custo total aproximado de um milhão de contos, envolveram os seguintes trabalhos:

COBERTURAS

Substituição de 3700 m² de telhado com estrutura em betão armado, 1628 m² ficaram preparados para arquivo.

A NOVA MESSE DE OFICIAIS

A nova messe de Oficiais e a criação e apetrechamento de uma zona de lazer para Sargentos e salas de refeição para Sargentos e Praças.

ALOJAMENTOS

A capacidade de alojamento das INA passou de 150 para 500 militares.

COMANDO DA UAINA

Beneficiação e adaptação das actuais instalações para o aumento de população e serviços da Unidade, incluindo a ampliação do Centro de Mensagens, ampliação beneficiação e apetrechamento da zona de estar das praças, criação de um espaço para carpintaria e beneficiação das restantes oficinas de apoio.

DIRECÇÃO DO SERVIÇO DO PESSOAL, SECRETARIA CENTRAL E REPARTIÇÕES

Beneficiação e compartimentação de 4000 m², tendo sido recuperados os soalhos existentes e pavimentadas todas as restantes situações, substituição de todas as janelas do edifício, substituição de toda a rede eléctrica e de telefones, incluindo a central telefónica, instalação de sistema de detecção de incêndios e de uma rede informática em fibra óptica e ainda apetrechamento em mobiliário e equipamento informático.

TRANSFERÊNCIA DO ARQUIVO GERAL DE MARINHA

Beneficiação e criação de condições ambientais na nave central nascente do edifício da ex-FNC na Junqueira, com substituição de janelas, reparação do telhado e instalação de um forro para diminuir as variações de temperatura, instalação de rede eléctrica e de telefones e de sistemas de condicionamento de ar e desumidificação, sistemas de detecção e parcialmente de extinção automática de incêndios, numa área de 2100 m².

Estão agora sediados nas INA, além da respectiva unidade de apoio, a DSP e repartições (oficiais; sargentos e praças; reservas e reformados; militarizados e civis; recrutamento e selecção) o Arquivo de Identificação, a Banda da Armada, o Laboratório de Análises Fármaco-Toxicológicas (LAFTM), o Tribunal de Marinha e o Tribunal Marítimo.



D.S.P. - Secção de Efectivos e Carreira Naval.

A DSP E AS REPARTIÇÕES

O estudo integralmente desenvolvido na Marinha, denominado de "Contributos para o Planeamento de Forças da Marinha", concluído em 1996, contém as grandes linhas de política naval destinadas a garantir o funcionamento da Marinha em regime de adaptação e transição para um modelo a alcançar em 2010.

O reordenamento da DSP, pela concentração em Alcântara de todos os órgãos e serviços da sua estrutura orgânica, insere-se na reestruturação da componente fixa da Marinha contida naquele estudo.

A prática quotidiana de execução do determinado sobre as competências e organização do SSP proporcionou não só uma reflexão e uma análise sobre a adequabilidade do normativo consagrado no Decreto Regulamentar nº 22/94, 1SET, mas também uma permanente preocupação de aplicar com racionalidade os recursos disponíveis e a constante procura de aperfeiçoamento que potenciem maior eficácia de funcionamento e melhor entrosamento entre os diversos organismos daquele órgão central de administração e direcção.



D.S.P. - Secção de Registos.

Considerou-se assim oportuno proceder, em conjugação e em simultâneo com a localização e concentração física da DSP e das suas repartições nas INA, à reestruturação da SSP e à reorganização das estruturas orgânicas da DSP e da Direcção do Serviço de Saúde.

As mudanças verificadas na estrutura orgânica da DSP, com fundamento na perspectiva nacional e integrada das necessidades orgânicas das componentes operacional e fixa do sistema de forças da Marinha e na preparação atempada e cuidada dos processos de apoio à decisão, visam potenciar maior eficácia de funcionamento e melhor articulação entre os diversos elementos orgânicos responsáveis pela execução do recrutamento, selecção, classificação, formação, afectação, desenvolvimento de carreiras, registos e mudanças de situação do pessoal militar, civil e militarizado da Marinha.

A utilização judiciosa e criativa dos recursos disponíveis, a análise das funções e tarefas associadas aos diversos cargos e a administração e utilização criteriosa das tecnologias da informação estão associadas às inovações orgânicas feitas nas cinco repartições da DSP e permitiram nesta fase inicial de funcionamento conjunto uma redução de efectivos aproximada à centena, na globalidade das respectivas lotações.

A finalidade das análises toxicológicas relaciona-se com a pesquisa



Fachada interior das I.N.A.

O Terço da Armada da Coroa de Portugal

A 9 de Maio de 1524, uma esquadra holandesa atacava S. Salvador da Baía, lançando o pânico pelos portugueses que fugiram ou foram aprisionados. A cidade constituía uma pérola portuguesa no Brasil e a notícia do acontecimento, chegada a Lisboa em 25 de Julho, imediatamente foi passada para Madrid, onde Filipe IV e o seu Ministro Conde Duque de Olivares tomaram conhecimento do sucedido, antes do final do mês. A preparação do socorro foi muito rápida e de Lisboa, saíram navios que levavam embarcados os soldados do Terço da Armada e mais um terço de infantes, chamado de Terço de Socorro. A 28 de Abril de 1625 quando portugueses e espanhóis escalavam um dos baluartes da cidade, os holandeses pediram a capitulação. Tinha sido este o baptismo de fogo e a primeira grande acção militar desenvolvida pelo Terço da Armada da Coroa de Portugal: os soldados que habitualmente guarneciam os navios e que funcionavam como Força de Desembarque em acções como a retomada de S. Salvador da Baía. Eram os soldados do mar, os marinheiros do fuzil, os combatentes de infantaria que constituíram a base de todas as batalhas travadas no Índico, na costa africana e agora na América do sul.

Aos actuais fuzileiros cabe-lhes a honra e a responsabilidade inerente à herança que lhes vem directamente destes combatentes das naus do século XVI e XVII. A maioria das guerras travadas além mar, foram-no com tropas embarcadas que participavam nas batalhas navais, como os artilheiros ou os restantes marinheiros, aprontando-se para o desembarque quando assim era necessário. Mas os fuzileiros podem ainda reclamar como seu um outro legado importante: o facto de que o Terço da Armada da Coroa de Portugal foi a primeira unidade organizada com carácter permanente em Portugal. Este facto era, aliás, conhecido de todos nós e já, por várias vezes, tinha sido tratado nas páginas da nossa revista. Contudo, este acontecimento indelével está associado a um pequeno erro histórico que importa corrigir. Trata-se de um engano no que se refere à data da sua criação que sempre se supôs ter ocorrido em 1618, quando na realidade se deu em 1621, em circunstâncias muito próprias que justificam plenamente o acto administrativo levado a cabo por Filipe IV de Espanha (III de Portugal).

O erro provém de um texto de Dom Francisco Manuel de Melo, publicado em 1660, onde se afirma o seguinte: “Dom Antonio de Atayde, sendo provido de General perpetuo, da Armada Portuguesa (como temos dito) porque logo que se lhe conferiu o cargo de ella, alcançou ordem delRey, para que em Portugal se levantasse, e fosse fixo na Armada hum Terço de Infantaria natural [um terço de portugueses]”. De facto, em 1618, Dom António de Ataíde, conde da Castanheira e de Castro D’Aire foi nomeado General do Mar em 1618, mas o Terço não foi levantado nessa altura, como o provam muitos outros documentos que tivemos ocasião de observar recentemente.

Um desses documentos é um manuscrito de Manuel Severim de Faria, com o título *Annaes de Portugal*, que se encontra bem con-

servado na Biblioteca Pública de Évora. O seu autor foi cónego e chantre da Sé de Évora (1608-1609), grande erudito e homem interessado por tudo o que aconteceu no seu tempo, deixando-nos obras várias, publicadas e manuscritas. Uma dessas obras é o código de Évora, onde num capítulo intitulado “ cousas sucedidas em Portugal, e nas mais Provincias do Occidente de Março de 1621 até Fevereiro de 1622”, temos um relato de acontecimentos relativos a Março/Abril de 1621 que fala da subida ao trono de Filipe IV de Espanha, dizendo o seguinte: “... Tornou a dar officio de General do mar a Dom Antonio de Ataíde, e ordenou que para sua armada le alevantassem hum terço de Portuguezes pagos de inverno e verão, e por mestre de Campo delles a Dom Francisco de Almeida”. Não restam dúvidas que o texto do chantre de Évora aponta para a criação do Terço em 1621 e o seu testemunho não deixa de ser abalizado, tanto mais que esteve muito mais próximo dos acontecimentos do que Francisco Manuel de Melo.

Esta situação levantou-nos, logo à partida, uma dúvida que não podemos deixar de enquadrar nos acontecimentos históricos que abalaram Portugal e Espanha, entre 1618 e 1621. A nomeação de D. António de Ataíde para General do Mar em 1618 era um acto normal levado a cabo por Filipe III de Espanha (II de Portugal) uma vez que o

cargo teria de ser preenchido por alguém. Mas a criação de um terço de portugueses já era uma iniciativa muito mais ousada, quer em termos políticos quer em termos administrativos. Não é linear que se possam ver levantamentos patrióticos em pequenos incidentes ou rebeliões que ocorriam em diversos lugares do país, mas é natural que a administração espanhola tivesse algumas dúvidas quando à criação de um terço de infantaria que funcionasse de forma organizada e permanente. Aliás, existem documentos concretos que provam da falta de vontade espanhola em dar força militar aos portugueses, nesta altura. De qualquer forma, embora o Terço da Armada pudesse ser de utilidade reconhecida – na medida em que ao largo da costa de Portugal ocorriam ataques de piratas e corsários sobre os navios que vinham do Oriente ou do Brasil – parecia-nos mais lógico que a sua criação estivesse ligada à subida ao trono de Filipe IV de Espanha, em Abril de 1621, sobretudo porque nessa altura se reatou a guerra com a Holanda e a defesa da costa portuguesa teve de merecer uma maior atenção. Deve dizer-se até que os primeiros tempos do reinado de Filipe IV foram de intensa preparação para a guerra, considerando a coroa que o anterior reinado tinha sido marcado por uma atitude política de falta de firmeza em relação aos inimigos da Espanha, permitindo o seu fortalecimento e colocando em perigo o Império.

Isto eram dados que favoreciam o testemunho de Manuel Severim de Faria e que nos permitiam acreditar que Francisco Manuel de Melo estaria errado, mas isso era apenas uma convicção num confronto de dois documentos contraditórios sem que fosse possível ajuizar em definitivo qual deles teria razão. Na verdade uma pesquisa no *Archivo General de Simancas*, já nos tinha ajuda-



Arcabuzeiro do Terço da Armada.

do a consolidar a ideia da criação em 1621 por Filipe IV por diversas razões. Uma delas tem a ver com um documento datado de Janeiro de 1617 onde uma junta especial nomeada pelo Duque de Lerma dava parecer sobre uma eventual reforma das defesas militares da costa de Espanha. Aí se fala das carências de Portugal, tendo-se considerações de vária ordem sobre as fortalezas, desde Viana do Castelo a Sagres, e onde se refere o desagrado dos portugueses pelo facto de estar em Lisboa um terço de infantaria espanhol, parecendo-lhes que isso dá a ideia de alguma desconfiança acerca da sua fidelidade à coroa. Ora sobre este assunto um dos elementos da junta diz o seguinte: "... Portugal es un reyno recién conquistado y conviene conservarle con la reputación y seguridad que hasta aquí...". Foi o que foi decidido: que se reforçasse o terço espanhol e que se suspendessem todas as reformas militares até que Filipe III viesse a Portugal, o que aconteceu em 1619. Não seria, por isso, normal que em 1618 se criasse um terço de infantaria portuguesa.

Contudo as dúvidas (se ainda existiam) viriam a desvanecer-se completamente com a consulta de um outro conjunto documental de enorme importância. Refiro-me a três códices portugueses existentes na biblioteca do Harvard College, constituídos por diversos documentos manuscritos e impressos reunidos por D. António de Ataíde. Aí fomos encontrar todas as provas que permitiam reconstituir os passos dados até à criação do Terço da Armada da Coroa de Portugal. De facto existem pedidos diversos, por parte do Conde da Castanheira, para que se levantasse a unidade de infantaria para embarcar na Armada de Guarda Costa e que a mesma ficasse constituída com carácter permanente, para que as gentes não se dispersassem no Inverno, desleixando-se a conservação do material diverso e a própria organização militar. No entanto, apesar do assentimento real para que isto se fizesse, o Vice Rei de Portugal (Marquês de Alenquer) nunca permitiu que isso se fizesse. A última carta que encontrámos, onde D. António de Ataíde volta a falar nesse assunto ao rei, data de Julho de 1619, quando da visita de Filipe III de Espanha a Lisboa. Entretanto, em fins de Março de 1621, quando morreu o monarca, o General do Mar encontrava-se em Madrid, para tratar de assuntos relativos à Armada de Portugal. Essa armada deveria ser preparada para a época que se avizinhava e carecia de várias reformas (entre as quais a questão do terço de infantaria), mas a morte do rei atrasou todas as diligências. Todavia, a 18 de Abril o jovem Filipe IV manda chamar D. António, confirma o seu cargo de General do Mar e dá andamento a todas as questões que diziam respeito à Armada de Portugal. Aliás, como já referimos, a coroa tinha pressa de reorganizar tudo o que dizia respeito à guerra no mar, uma vez que já determinara que as tréguas com a Holanda deveriam cessar a 9 de Abril (data em que expirava o acordo assinado 12 anos antes). Todos os documentos onde se podem verificar estes factos estão cuidadosamente ordenados pelo Conde da Castanheira nos códices que temos vindo a referir. Aí está uma carta enviada ao Vice Rei de Portugal, dando-lhe conta da quebra das tréguas com a Holanda e da necessidade de se efectuarem preparativos para a guerra, a proposta orçamentada de D. António de Ataíde para a Armada desse ano (onde consta o Terço), a referência ao despacho de 18 de Abril, e ainda, documentos vários acerca da contratação de oficiais, sargentos e praças para o que é chamado de "hum batalhão de oitocentos soldados". Não subsistem quaisquer dúvidas que o Terço da Armada da Coroa de Portugal está associado a este despacho real de 18 de Abril de 1621.

Tem o Corpo de Fuzileiros uma data exacta que marca a criação da unidade de que, muito justamente, se considera o herdeiro natural. Trata-se da data de 18 de Abril que este ano foi adoptada como Dia do Corpo de Fuzileiros e assim, certamente, se manterá, uma vez que nela se podem rever os novos infantes da marinha, os marinheiros do fuzil ou os actuais soldados do mar, como são os nossos fuzileiros.



J. Semedo de Matos
CTEN FZ

Dia do Corpo de Fuzileiros

O dia do Corpo de Fuzileiros foi comemorado este ano (pela primeira vez) tendo como referência a data de 18 de Abril, relembrando a criação do Terço da Armada em 1621. Na verdade a cerimónia teve lugar na Escola de Fuzileiros no dia 20 desse mês, e foi presidida pelo Comandante Naval, o Vice Almirante Alexandre Daniel Cunha Reis Rodrigues.



No mesmo dia foi efectuada a rendição do cargo do Comandante do Corpo de Fuzileiros, até ao momento desempenhado pelo Capitão de Mar-e-Guerra FZ José Luís Pereira de Almeida Viegas, e agora substituído pelo Capitão de Mar-e-Guerra Vasco Manuel Teixeira da Cunha Brazão.

O Vice Almirante Comandante Naval chegou cerca das 10h10 e, depois de uma homenagem aos fuzileiros mortos em campanha, com a deposição de uma coroa de flores junto ao respec-

tivo monumento evocativo, deu-se início à cerimónia militar. Este ano – como não poderia deixar de ser – o momento mais significativo estava na rendição do mais alto cargo do Corpo de Fuzileiros. O Comandante Viegas desempenhou as funções durante seis anos e meio e, usando da palavra no momento da sua despedida, passou em revista alguns dos pontos que mereceram a sua preocupação durante este tempo. Foi um largo período num cargo de enormes responsabilidades, onde se sentem com uma grande acuidade algumas das dificuldades que têm afrontado a nossa Marinha. Meios escassos e dificuldades de pessoal consubstanciam os problemas que se reflectiram em necessidades de reequipamento insatisfeitas, mas – exortou o comandante cessante – “não deixem esmorecer aquilo que aqui aprendemos e que temos vindo a ensinar aos mais novos”. “Aprender e treinar” seria, aliás, a tónica das palavras do novo Comandante, não deixando de falar nas necessidades de equipamento adequado, mas salientando que “o FUZILEIRO [a capacidade humana] continuará a ser o mais valioso argumento das nossas capacidades”.

O Novo Comandante do Corpo de Fuzileiros

O Capitão de Mar-e-Guerra Vasco Manuel Teixeira da Cunha Brazão nasceu em Lisboa a 6 de Abril de 1944 e foi incorporado na Armada em setembro de 1964.

Efectuou uma comissão de serviço como 4º oficial do Destacamento de Fuzileiros Especiais nº 13, na Guiné (1968-70) e outra como Comandante do Destacamento nº 11, em Moçambique, tendo sido ferido em combate. Como 1º tenente, foi Comandante da Companhia de Fuzileiros nº 1, oficial de operações do BF 2 e Chefe da Divisão de Operações do Estado Maior do Corpo de Fuzileiros, cargo que ocupava quando foi promovido a Capitão Tenente.

Com o posto de Capitão de Fragata foi Comandante do Batalhão de Fuzileiros nº 3, Comandante da Força de Fuzileiros e Chefe do Estado Maior do Corpo de Fuzileiros. Em 1987, após a sua promoção a Capitão de Mar-e-Guerra, foi Comandante da Escola de Fuzileiros - cargo que desempenhou durante cinco anos -, Promotor de Justiça do Tribunal Militar de Marinha e Adido de Defesa junto da Embaixada de Portugal na República de Cabo Verde.

Ao longo da sua carreira foi agraciado com diversos louvores e possui as seguintes condecorações: Distintivo da Ordem Militar de Torre e Espada de Valor Lealdade e Mérito, Cruz de Guerra de 2ª Classe, Três Medalhas de Prata de Serviços Distintos (uma com palma), Medalhas de Mérito Militar de 1ª e 3ª Classe, Medalha de Prata de Comportamento Exemplar e Medalhas Comemorativas das Campanhas de África (Guiné e Moçambique).



Génese da Acção Social Militar

No passado dia 18 de Junho comemoraram-se os duzentos e sete anos do lançamento da primeira pedra do edifício génese da acção social em apoio da família militar, data que foi institucionalizada como DIA do IASFA. Esta obra, que remonta a 1792, deveu-se à filha do Rei D. José I, a Princesa D. Maria Francisca Benedita, a qual dedicou, como objectivo maior da sua vida, a construção de um complexo social para que os militares, após bem terem servido a Pátria, pudessem ter uma velhice digna e em segurança. Este amplo complexo social, edificado em RUNA, foi inaugurado em 1827, sob a designação de Hospital Real de Inválidos Militares. Constitui a génese e é uma das iniciativas pioneiras, a nível mundial, em prole da família militar. Mais tarde passou a designar-se por Asilo de Inválidos Militares (1831), Lar de Veteranos Militares (1965) e, actualmente, por Centro de Apoio Social de Runa.

Seguiram-se o Asilo de Inválidos da Marinha (1844), o Cofre de Previdência do Exército Metropolitano (1925), o Cofre de Previdência dos Sargentos de Terra e Mar (1927), a Assistência aos Tuberculosos do Exército (1945), a Comissão Administrativa das Casas de Renda Económica (1948), a Assistência aos Tuberculosos da Armada (1949), a ACÇÃO SOCIAL DA ARMADA – ASA (1950), a Obra Social do Exército e da Aeronáutica – OSEA (1956), os SERVIÇOS SOCIAIS DAS FORÇAS ARMADAS – SSFA (1958), o Cofre de Previdência das Forças Armadas – CPFA (1960) e, mais recentemente, a junção dos vários órgãos, no INSTITUTO DE ACÇÃO SOCIAL DAS FORÇAS ARMADAS – IASFA (1995).

O IASFA NA ACTUALIDADE

O universo da família militar, na ordem das 150 000 pessoas, é constituído pelos militares dos quadros permanentes, nas situações de activo, reserva e reforma, seus familiares, viúvas e órfãos, militarizados e alguns civis. A missão do IASFA insere-se no âmbito da “acção social complementar” que se materializa na Assistência Social, Parque Habitacional de casas de renda econó-

mica, Assistência Médica e Sanitária, Apoio à Terceira Idade, Comparticipações e Subsídios, Apoio Sócio-Educativo aos Filhos dos beneficiários, Residenciais de Idosos e de Universitários, Centros de Férias e de Repouso, Alojamento Temporário, Serviço de Alimentação, Actividades Ocupacionais, Passeios e Convívios.

Os principais equipamentos sociais são os Centros de Apoio Social do Alfeite, Oeiras e Runa. Os do Porto e Tomar estão em fase de desenvolvimento. Existem ainda os de Braga, Coimbra e Évora, o Centro de Repouso de Porto Santo e delegações no Funchal e em Ponta Delgada. As instalações da antiga Cooperativa Militar estão em fase de adaptação com vista à implementação do futuro Centro de Apoio Social de Lisboa.



Princesa D. Maria Francisca Benedita.



Centro de Apoio Social de Runa.

CENTRO DE APOIO SOCIAL DO ALFEITE

O Centro de Apoio Social do Alfeite (CASA) foi criado em MAIO de 1957, com a designação de Centro Social Médico e Educativo do Alfeite, por iniciativa da Acção Social da Armada (ASA), instituição fundada em 1949 por um grupo de militares da Armada e de funcionários civis da Marinha, para a qual contribuíram, voluntariamente, com as suas quotas mensais e que desenvolveu relevante acção no campo do apoio social, numa altura em que as Forças Armadas não dispunham de Serviços Sociais, nem existiam as ADM's.

Em 1959, por força do Decreto-Lei nº 42072, a Acção Social da Armada foi integrada nos Serviços Sociais das Forças Armadas (SSFA) actual Instituto de Acção Social das Forças Armadas (IASFA), passando assim o Centro de Apoio Social do Alfeite a apoiar os 3 ramos das Forças Armadas.

O Centro, que se localiza junto ao “Portão Verde” da Base



Centro de Apoio Social de Oeiras.

Naval de Lisboa, em cerca de 2 hectares de terreno cedidos pela Marinha, desenvolve um conjunto de actividades, no âmbito da Acção Social Complementar, focadas fundamentalmente nas duas seguintes áreas :

- Apoio sócio-educativo a filhos de beneficiários do IASFA;
- Apoio social a beneficiários do IASFA.



Centro de Apoio Social do Alfeite (Panorâmica actual).

O apoio sócio-educativo a filhos de beneficiários engloba as seguintes actividades permanentes:

- Creche para cerca de 25 crianças;
- Educação pré-escolar (Jardim de Infância) para cerca de 175 crianças;
- Actividades de Tempos Livres (ATL) para cerca de 200 crianças que frequentam a escola de Ensino Básico nº 1 do Alfeite;
- Ensino Básico, 1º ciclo, para cerca de 270 crianças;



Centro de Apoio Social do Alfeite (Sala do Infantiário).

- Educação Física para as crianças que frequentam a Escola de Ensino Básico, ATL e Jardim de Infância;
- Educação Musical para as crianças da Escola e das ATL;
- Iniciação Musical para as crianças do Jardim de Infância;
- Alimentação das Crianças da Creche e Jardim de Infância (almoço e lanche) e das ATL (almoço);
- Transporte para visitas de estudo;
- Transporte de deficientes para escolas de reeducação em Lisboa.

O Apoio Social a beneficiários é concretizado pelas actividades do Serviço de Acção Social (SAS) e do Posto Médico.

O Serviço de Acção Social (SAS) apoia os beneficiários residentes no distrito de Setúbal, que representam cerca de 20% do total dos beneficiários do IASFA (mais ou menos 11.000 agregados familiares) e desenvolve actividades tão diversas quanto o atendimento a beneficiários, visitas domiciliárias, acompanhamento permanente de situações especiais, passando pelo estudo de processos, cálculo de captações, contactos com outras instituições, numa acção permanente e profícua que tem possibilitado a resolução ou minimização de muitos problemas que atingem a família militar.

O Posto Médico coloca à disposição dos beneficiários do IASFA consultas de Clínica Geral, Ginecologia e Estomatologia e serviços de Enfermagem, elevando-se a vários milhares por ano o número de actos praticados.

PERSPECTIVAS PARA O FUTURO

O Conselho de Direcção do IASFA, composto pelo Presidente, Vice-Almirante José Augusto de Moraes Sarmento Gouveia, e pelos Vogais, Brigadeiro José Dias (Exército) e Brigadeiro Fernando Ferreira Duarte (Força Aérea), estão empenhados na missão de apoio social à família militar e, neste contexto, se visa a vertente social de apoio aos beneficiários mais carenciados, dentro do espírito de que cada caso é um caso.



Centro de Repouso de Porto Santo.

No que concerne a perspectivas para o futuro, estão em curso as obras destinadas a dotar com os meios indispensáveis nas áreas de saúde, terceira-idade, actividades ocupacionais, alimentação e alojamento, os CAS/LISBOA, PORTO e TOMAR. Outras opções, visando a melhoria do apoio prestado aos beneficiários, encontram-se em fase de estudo, num processo dinâmico que tem por objectivo alargar os apoios e facilidades em benefício da família militar.



Uma ilha grega chamada Santorini

Se tivesse de definir o que é a Grécia, usando apenas duas palavras, escolheria, sem hesitar Arqueologia e Ilhas.

Arqueologia, porque este país legou-nos um tal património que, apesar de muito maltratado pela erosão do tempo e pela fúria dos homens, ainda nos permite imaginar o que foi a civilização helénica, sem dúvida, uma indiscutível referência na História da Humanidade.

Ilhas, pela sua profusão. São mais de 2000, das quais 154 habitadas. A Grécia sem ilhas não faz sentido. Está nelas grande parte da sua história.

Desta imensidão de ilhas vamos privilegiar apenas uma: Santorini, talvez a mais bela. Não porque a tivéssemos escolhido. Mas sim, porque ali se iria realizar, sob a égide da Escola Naval, o *II Encontro Pelágico*.

A ilha de Santorini, situada no mar Egeu, ao sul do arquipélago das Cíclades, a 128 milhas do porto do Pireu e não muito longe de Creta, alcança-se por avião, mas o navio é o meio mais comum de viajar. Para o efeito, existe uma frota imensa, pertencente a vários armadores, em que os navios são todos eles pintados de branco. Navios de porte, porque o movimento de passageiros é grande e o mar nem sempre está calmo.

No Pireu, embarcamos num ferrie expresso da Companhia Agapitos. São necessárias 9 horas de navegação, com curtas paragens em três pequenas ilhas, para alcançar o nosso destino. Durante a viagem, temos uma notícia agradável. O 1º tenente engenheiro construtor naval António Rodrigues Mateus, professor da

nossa Escola Naval, acompanha dois cadetes do 4º ano que vão participar no *Encontro*.

Chegámos pelas 17.00 horas e atracamos ao cais em Fira, a capital de Santorini, mas atenção, a capital fica lá em cima e, para a alcançar, o autocarro tem de trepar por uma estrada rasgada na encosta, quase vertical, que é, sem dúvida, a mais emocionante via que

ca formou-se uma enorme caldeira parcialmente definida pelas ilhas Thirasia e Santorini, que ganhou a forma de um croissant. Nesta, o solo, principalmente formado por lava solidificada e pedra pomes, que é a sua principal exportação local, constitui um meio poroso ideal para a plantação de vinhas que produzem um vinho tinto muito apreciado no país.



Vista de Oia, Santorini.

De acordo com Heródoto, ali se instalaram os Fenícios e, depois os Dórios, e a ilha ficou a chamar-se Thira, do nome do que foi chefe destes últimos. A ilha experimenta então um grande desenvolvimento. Durante as guerras persas é subjugada por este povo e, mais tarde, em 420 AC, passa para a soberania de Atenas. A ilha será ainda tomada pelos venezianos e

jamaís percorremos. Somos instalados num pequeno, mas agradável hotel, em Kamari, uma das muitas praias que povoam a ilha.

Aprendemos, então, a história deste pedaço de terra (ou de rocha?) que não tem mais de 10 milhas na sua maior extensão. É uma história atribulada, escrita pela natureza e pelos homens.

Na antiguidade a ilha foi conhecida por Caliste, que significa a mais linda, o que nos diz que este atributo já vem de longe. Por volta do século XV antes de Cristo, um vulcão entra em actividade. A violência desta força da natureza é tal que na ilha de Creta, a 71 milhas de distância, são destruídos os palácios e a florescente civilização minoica. Não se sabe se tal aconteceu pela queda de enormes fragmentos vulcânicos ou pela onda de maré que se formou e que arrasou Creta. Depois desta convulsão telúrica

é então que é crismada de Santorini, em homenagem a Santa Irene. No ano de 1537 é saqueada pelo pirata Barbaroxa e a partir de 1770-4, torna-se colónia da Rússia. Em Maio de 1820, Vagelis Matzarakis, iça na ilha a bandeira da revolução, mas só dez anos mais tarde, Thira, consegue, finalmente e de novo, integrar-se na Grécia, depois de um protocolo assinado em Londres.

Santorini é salpicada por numerosas povoações, grande parte alcantiladas na sua acidentada orografia e, naturalmente, com uma magnífica vista sobre o mar. Visitamos Oia, a 11 quilómetros ao norte da capital, onde as ruas são estreitas e tortuosas e o encanto se multiplica por pequenas casas, pintadas de branco e azul, que contrastam com residências neo-clássicas. Numa delas, que pertence a gente abastada, somos recebidos com grande hospitalidade. Bem perto, um

pequeno Museu Naval recorda os navios e os marinheiros dum país em que o mar é uma das razões da sua existência.

Mas a jóia da coroa desta ilha grega encontra-se em Akrotiri, a 12 quilómetros a SW de Fira. Desde 1967 que ali se fazem escavações para redescobrir uma cidade, que foi destruída quando da erupção vulcânica, atrás mencionada, e que já era habitada 3000 anos antes de Cristo. Apesar da área escavada ser ainda muito reduzida, já se pode avaliar como foi importante aquele local, não só pelas construções que vão surgindo, como pelos numerosos objectos encontrados. Além disso, alguns frescos, que decoravam paredes, e que foi possível recuperar com grande mestria, mostram bem o nível cultural dos seus habitantes.

Foi pois nesta ilha de eleição que se realizou o *II Encontro Pelágico*, organizado por Ioannis Loucas, Professor da Escola Naval. As sessões realizaram-se na capital, em instalações da Fundação Bellonis.

Participantes de 14 países (nós incluídos) ocuparam-se de temas respeitantes ao mar, a navios e marinheiros, tendo sido apresentadas cerca de 40 comunicações com ou sem ajuda da projecção de audiovisuais.



Parte de uma pintura mural, proveniente de Santorini, cerca de 1600 anos AC. Tem cerca de um metro de altura. De notar os peixes pendurados por um fio, como fazem ainda hoje os pescadores locais.

Todavia, Frederico Oliveira Baptista e Humberto Duarte Afonso, cadetes da nossa Escola Naval, usaram o sistema multimédia com o apoio informático, numa exposição que intitularam *Reorganização e maior rendimento nos transportes marítimos*. Uma solução, que foi muito apreciada pela assistência. Apreciada ao ponto do contra-almirante Antoni Komorowski, comandante da Escola Naval Polaca, também ele participante, ter dirigido uma carta de felicitações ao seu congénere português, o que é muito agradável registar.

A. Estácio dos Reis
CMG REF





ESTABELECIMENTO FABRIL DO EXÉRCITO
ESPECIALIZADO NA CRIAÇÃO E PRODUÇÃO
DE FARDAMENTOS, EQUIPAMENTO E
MATERIAL DE AQUARTELAMENTO.

FÁBRICAS
Fardamentos militares e civis; Calçado militar e de segurança;
Capotas de lona para viaturas; Tendas militares e civis
Equipamento individual de combate; Emblemas, símbolos
e botões em metal; Mobiliário metálico

CENTROS COMERCIAIS
Lisboa e Porto

QUALIDADE
Centro de Qualidade Própria

DESIGN
Um Gabinete de Design
especialmente habilitado a realizar projectos no referente a
Fardamentos civis e militares

CAMPO DE SANTA CLARA - 1100 LISBOA - PORTUGAL
TELEF: 886 30 06 - 886 71 21/8 - FAX: 887 61 04



OFICIAL DO EXÉRCITO
ANDRÉ ALVES



GENERAL DA FORÇA AÉREA
ANTÓNIO DE SOUZA ALVES



OFICIAL-GENERAL DA ARMADA
ANTÓNIO DE SOUZA ALVES



OFICIAL SUPERIOR DO EXÉRCITO
ANTÓNIO DE SOUZA ALVES

A passagem do Cabo da Boa Esperança

Parece consensual que Bartolomeu Dias partiu de Lisboa a finais de Agosto de 1487, comandando uma esquadra de três navios, dos quais, dois eram caravelas e o terceiro, uma “naveta” com mantimentos, destinada a ficar em lugar seguro, algures na costa africana. Provavelmente foi direito ao rio Zaire (facto que carece de confirmação absoluta) levantando-se a hipótese de que aí tenha levado uns negros que tinham vindo na última viagem de Diogo Cão e que teriam de ser recolocados na sua terra no prazo de 14 luas, sob pena de que os portugueses que aí tinham ficado como reféns seriam mortos. Deve dizer-se que isto é apenas uma conjectura possível, que resulta do acerto de datas entre as duas viagens que pode corresponder às tais 14 luas. De resto pouco se sabe do que aconteceu com esses negros do Congo ou esses portugueses que aí tinham ficado reféns. Mas, admitindo que terá ido ao Zaire, seguiu, com certeza, a rota que já era conhecida dos portugueses, passando ao largo da Madeira, das Canárias e do arquipélago de Cabo Verde (que, por vezes, era aportado para fazer aguada e outras vezes era rondado por bombordo), aproveitando depois a corrente da Guiné para navegar até perto do Cabo de Santa Catarina e dirigindo-se para o sul, até à foz do Zaire. Depois seguiu para sul parando em diversos pontos da costa, onde se sabe que foram deixadas três mulheres negras da região (uma quarta morreu antes de desembarcar) - “vestidos e bem tratádos com móstra de prata, ouro, e especiarias: era porque jndo tér a pouoádo podessem notificar de huns em outros a grandeza de seu reyno [reino de Portugal]”, tal como nos diz João de Barros - e dois homens que tinham sido raptados por Diogo Cão em Angra do Salto. Este desembarque dos cativos correspondia a uma política determinada por D. João II destinada a criar um certo impacto nas populações que ainda não tinham chegado à fala com os portugueses. Dizem-nos os cronistas que o rei de Portugal pretendia que essa gente, depois de ter sido bem tratada e de ter visto um certo fausto e riqueza na corte portuguesa, fosse anunciá-lo pelo sertão africano, podendo a sua voz chegar ao lendário Preste João (imperador cristão da Abissínia), despertando a sua atenção para o facto dos portugueses andarem em busca daquelas paragens. É, naturalmente, uma questão discutível, parecendo-me que pode estar marcada pela propaganda própria de quem pretende fazer um panegírico da gesta dos descobrimentos portugueses, realçando valores morais do século XV e XVI.

Os navios seguiram até ao último padrão deixado por Diogo

Cão (Cape Cross), mas antes de lá chegarem deixaram a “naveta” de reabastecimento, que ficou à espera do regresso dos outros. Esta medida foi planeada desde Lisboa havendo o cuidado de que esse navio tivesse como piloto (João de Santiago) um homem que já conhecia aquelas paragens, uma vez que fora mestre na viagem anterior. Aliás, uma coisa tão delicada como é a gestão dos reabastecimentos (especialmente da água doce), não nos parece

que fosse deixada ao acaso. Até esta viagem, não temos notícia que se tenha tomado uma medida semelhante e a circunstância em si não pode deixar de ser significativa de um receio ou apreensão acerca do que aguardava os marinheiros para além daquelas paragens. Como dissemos na revista anterior o local escolhido foi a baía dos Tigres e, se observarmos bem, depois de passar a foz do Cunene, que marca a fronteira sul de Angola, fica o imenso deserto da Namíbia cuja aridez é visível do mar. Bartolomeu Dias devia observar minuciosamente a costa e registar todos os seus acidentes (que, aliás, aparecem nas cartas que se seguem a esta expedição), mas tinha de tomar algumas precauções num local absolutamente desconhecido dos portugueses e de aspecto tão inóspito. Por esta atitude podemos conjecturar das razões da decisão de Diogo Cão em não continuar a viagem para sul: a costa não alvitava quaisquer possibilidades de reabastecer os navios, para além de que os ventos não seriam nada favoráveis. Só isto justifica a medida especial de levar a “naveta” de reabastecimento até à baía dos Tigres, de forma a fornecer um suplemento de mantimentos e água aos navios de

Bartolomeu Dias, permitindo-lhe ir mais longe na exploração daquela costa deserta, tentando alcançar a desejada passagem para o Índico. As duas caravelas navegaram até à Serra dos Reis que alcançaram a 6 de Janeiro de 1488, mas não conseguiram avançar mais, por causa de condições de mau tempo e do vento ponteiro que se faz sentir quase todo o ano. Tiveram de voltar atrás, abrindo-se numa baía, onde pairaram durante cinco dias (Angra das Voltas ou Luderitz bay), depois o capitão decidiu arriar ligeiramente os bastardos (reduzindo a superfície do pano e baixando o centro vélico) e fez-se ao mar numa volta larga, primeiro para SW, depois para S e, finalmente para E. Não tendo encontrado terra, ao cabo de uns dias, resolve rumar a norte aportando a Angra de S. Brás (Mosel Bay) em 3 de Fevereiro de 1488. Estava já no Oceano Índico.

J. Semedo de Matos
CTEN FZ



Rede de Comunicação de Dados da Marinha

Neste fim de século, a consciência dos desafios e das oportunidades da “sociedade da informação” tem vindo a ganhar ímpeto e peso em todos os sectores de actividade. As instituições e empresas sabem que o seu futuro passa obrigatoriamente pelas tecnologias da informação e das comunicações. Neste contexto, a Internet e as tecnologias que lhe estão associadas representam actualmente o futuro e são factor crítico do desenvolvimento e da competitividade.

Na área da defesa há fortes razões para acreditar que o domínio da informação suplantará o domínio nuclear como chave do poder internacional (1). O aumento da capacidade de processamento e de interligação dos sistemas e os desenvolvimentos a nível de software terá um impacto decisivo nos cenários militares do futuro, abrangendo todo o espectro do conflito. Os novos conceitos operacionais, em que a rapidez da tomada de decisão em todos os níveis de comando é determinante, tornam imprescindível conseguir-se a co-evolução do desenvolvimento tecnológico, com a organização e a doutrina. Para maximizar a eficácia e minimizar as perdas de tempo, a disseminação da informação requer uma estrutura organizacional cada vez mais funcional. As rápidas trocas de informação levarão as decisões aos mais baixos níveis do comando da mesma forma que o acesso directo a todas as informações, quer sejam de matéria administrativa ou táctica, permitirá aos comandantes enquadrarem rapidamente os problemas. O tradicional modelo organizacional, com ciclos de decisão de dias e horas, terá de ser substituído por uma organização em rede, onde os ciclos de decisão são calculados em minutos e segundos.

Neste contexto, as organizações civis e militares, procuraram novos sistemas de comunicação e de informação onde procuram maximizar a sobrevivência, a segurança, a prontidão, a flexibilidade, o ambiente de sistema aberto, a integração e a interoperabilidade e paralelamente tentam diminuir os custos associados.

A Marinha Portuguesa instalou em Portugal uma das primeiras redes SNA (Systems Network Architecture) e desenvolveu as suas aplicações para correrem em “mainframes” IBM. Durante mais de duas dezenas de anos foi assim que a Marinha geriu o seu pessoal e material usando as redes locais de forma isolada e apenas para servir os requisitos próprios de algumas unidades. Os anos 90 trouxeram ventos de mudança e colocaram novos requisitos à

gestão superior da Marinha que sentiu a necessidade de um Sistema Integrado de Informação da Marinha capaz de envolver não só as vulgares áreas do material e do pessoal mas também outras áreas de interesse que deverão ir um dia até à componente operacional. Este novo sistema em desenvolvimento corre em grande parte num “mainframe” mas conta já também com novas aplicações desenvolvidas para máquinas Unix com as modernas ferramentas de geração automática de código. Foi esta nova dimensão que propiciou e obrigou à reestruturação e expansão da infra-estrutura de comunicação de dados. Esta missão é condicionada pela própria realidade existente, pela escassez de meios humanos qualificados nestas matérias e pelos orçamentos cada vez mais restritivos.

ANÁLISE DA SITUAÇÃO

As principais unidades da Marinha situam-se na área metropolitana de Lisboa. As maiores concentrações de unidades com redes locais estão no edifício da Administração Central da Marinha (onde está situada a DAMAG e várias outras unidades importantes), na área da BNL (Base Naval de Lisboa), no G2EA (Grupo nº2 de Escolas da Armada) e futuramente nas INA (Instalações Navais de Alcântara). Depois, há ainda que contar com diversas outras redes locais relativamente isoladas, como por exemplo a do Instituto Hidrográfico ou a da Esquadilha de Helicópteros, e várias pequenas unidades (em termos informáticos), algumas delas móveis como são exemplo disso os navios.

PLANO DIRECTOR DA NOVA RCDM

A nova RCDM está estruturada em quatro blocos principais:

- Um nó central;
- Três nós de área;
- Vários nós secundários (redes locais e/ou controladoras de terminais 3270);
- Vários nós periféricos (fixos, móveis e flutuantes).

O NÓ CENTRAL

O nó principal está situado no Centro de Processamento de Dados da DAMAG e é a espinha dorsal da rede. É este nó que permite o acesso ao “mainframe” e é a ele que estão ligados vários servidores, por exemplo, o de informação WWW e E-mail, bem como a plataforma de gestão da rede. É neste nó que são interligadas as diversas redes locais próximas (por fibra óptica) e remotas isoladas. Este nó deverá ser o único a poder suportar a ligação controlada a redes exteriores à Marinha, por exemplo, à Internet. Este é também o único ponto de acesso comutado (PC + modem + linha telefónica), a partir da Rede Telefónica Privativa da Marinha, ao Sistema Informático Central, à Intranet e às diversas redes locais. O eventual acesso a este sistema através da rede telefónica pública só poderá ser feito através

deste nó central. Assim sendo, o nó central está a ser apetrechado com equipamentos capazes de assegurar uma grande disponibilidade dos serviços endereçando ao mesmo tempo funções importantes como é a do controlo da rede e da sua segurança.

A tecnologia base deste nó, bem como dos nós de área, é a comutação sobre a qual são definidas redes virtuais. O uso de comutadores modulares de nível 2 e nível 3 suportando definição de redes virtuais seguras sobre várias tecnologias de rede será por certo o melhor caminho para a implementação de uma rede global ATM no futuro.

TRÊS NÓS DE ÁREA

Os nós de área são pontos de interligação de outros nós menos importantes e têm, por isso, tal como o nó central, um alto desempenho, grande disponibilidade e contribuem para a segurança e controlo global da rede. Este tipo de nó optimiza a ligação ao nó central ao mesmo tempo que permite a comunicação directa, a alta velocidade, entre as redes locais próximas.

Estão a ser activados dois nós de área, um na BNL e um outro nas INA. Está também previsto um terceiro no G2EA.

O nó de área da BNL interliga, nesta fase, onze redes locais daquela zona. Para justificar a necessidade da criação destes nós de área basta referir que dentro da Base Naval de Lisboa se encontram várias unidades que fazem parte de um ciclo complexo ligado à vida dos navios. Este ciclo passa pela identificação do problema e da forma de o corrigir, pela identificação do material necessário, pelo fornecimento desses materiais e finalmente pela intervenção a bordo. Dependendo da dimensão do problema poderão intervir cinco ou seis unidades que têm actualmente redes locais de grande dimensão abrindo caminho para a activação de um sistema electrónico de gestão de processos. Este nó poderá vir a ter características especiais para servir de ponto focal de uma rede "wireless" (sem fios) à qual se poderão ligar nós periféricos flutuantes (navios) quando se encontrarem dentro da base naval.

Durante este ano várias Repartições da Direcção do Serviço do Pessoal irão transferir-se para as Instalações Navais de Alcântara, juntando-se às que já lá se encontram, o que levou à criação de pequenas redes locais devidamente estruturadas e à criação de um nó de área para as interligar e para estabelecer a ligação ao nó central.

Está prevista a activação, logo que viável, de um nó de área na zona do G2EA para interligar as diversas escolas bem como outras unidades relativamente próximas como é o caso do Corpo e da Base de Fuzileiros. A situação do G2EA é um pouco diferente dos casos anteriores, trata-se de diversas escolas de formação em matérias como comunicações, informações em combate, armas submarinas, artilharia, marinharia, Inglês, limitação de avarias, etc., que estão sob o mesmo comando mas fisicamente separadas. Ainda existem poucas redes locais e de dimensões reduzidas. A instalação de mais redes locais estruturadas nas restantes escolas e a sua interligação permitirá rentabilizar meios, aumentar a eficiência administrativa e perspectivar novas técnicas de formação.

VÁRIOS NÓS SECUNDÁRIOS

Consistem nas várias redes locais e nas controladoras de terminais 3270 existentes. Estes nós estão ligados localmente ou remotamente ao nó central, ou estão ligados a um nó de área que por sua vez efectua a comunicação para o nó central. Procura-se sempre que possível um caminho alternativo até ao nó central.

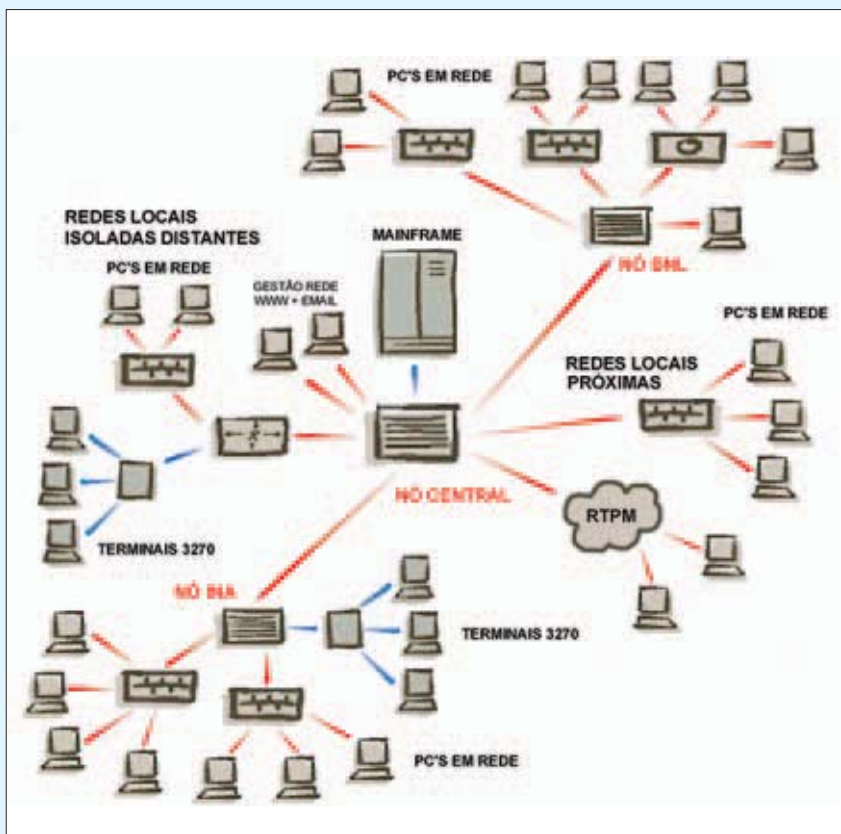
Em muitos dos nós secundários existem controladoras de terminais 3270 que se deverão manter em funcionamento partilhando o mesmo circuito de dados usado para interligar a rede local. O objectivo, a médio prazo, é a desactivação das controladoras de terminais passando os seus utilizadores para microcomputadores, ligados em rede, com acesso ao sistema informático central ("mainframe"), bem como ao servidor de informação (WWW) e ao correio electrónico.

VÁRIOS NÓS PERIFÉRICOS (FIXOS, MÓVEIS E FLUTUANTES)

São implementados por pequenas unidades ou serviços que efectuem o acesso temporário aos recursos disponibilizados na Rede de Comunicação de Dados da Marinha. O acesso dos nós fixos e móveis é feito através de um microcomputador ligado a um modem ou a um adaptador RDIS que por sua vez permite um acesso comutado ao nó central através da Rede Telefónica Privativa da Marinha. Os navios poderão vir a ser considerados justamente nós flutuantes da RCDM, enquanto estiverem dentro da Base Naval de Lisboa, bastando para tal a activação de uma rede sem fios ("wireless"), de alcance controlado e de características especiais, ligada ao nó de área da BNL. Esta rede sem fios poderá permitir também a troca de dados entre navios no alto mar.

VISÃO GLOBAL INTEGRADORA DOS DIVERSOS TIPOS DE NÓS

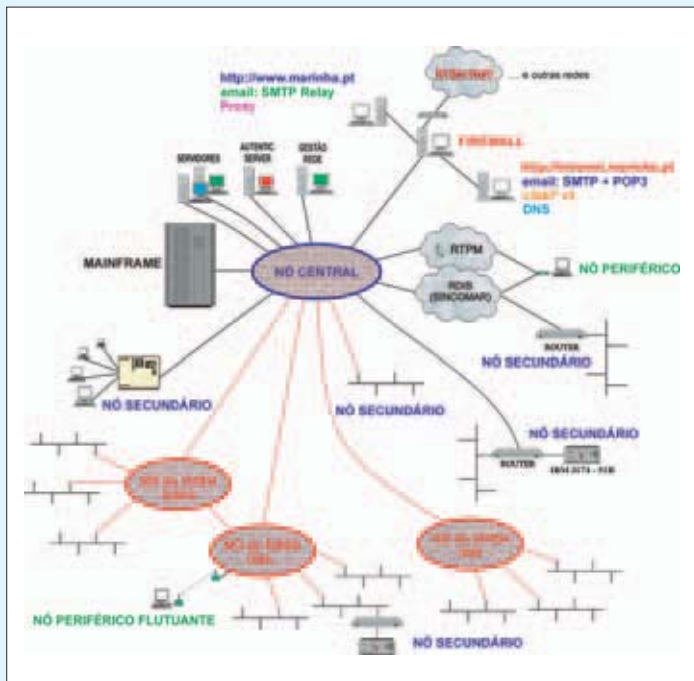
O esquema que se segue ilustra o Plano Director da evolução da RCDM com vários exemplos dos tipos de nós.



Esquema ilustrativo dos principais tipos de ligações definidas no Plano Director.

A LIGACÃO À INTERNET

A RCDM não está actualmente ligada a nenhuma outra rede externa a não ser à do EMGFA e apenas em SNA. Foram efectuados testes de ligação da Rede de Comunicação de Dados da Marinha à Internet, tal como previsto no Plano Director, no entanto, a ligação não foi concretizada em cumprimento da Directiva 04/98 do Sr. Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.



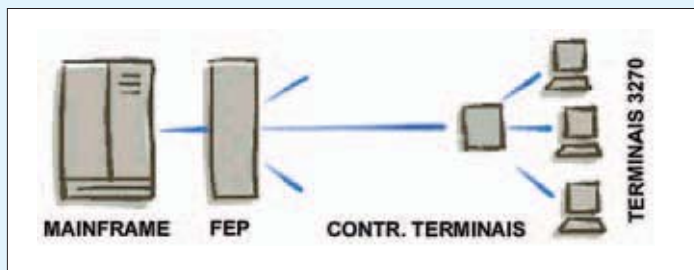
O actual sistema de ligação à Internet.

A figura anterior ilustra o actual sistema de ligação à Internet instalado na DAMAG. Como não é possível a ligação a partir da RCDM foi necessário adquirir um novo servidor de acessos comutados que, desta forma, já pôde ser especificado com capacidade para receber, em modo de auto-deteccção, até 24 chamadas analógicas ou 30 acessos básicos RDIS. Este sistema disponibiliza acesso à Internet e correio electrónico, sem qualquer encargo, às várias unidades da Marinha ligadas à Rede Telefónica Privativa da Marinha respondendo no número RTPM 4000. Foi também instalado um servidor de autenticação para validar os utilizadores do servidor de acessos comutados e os utilizadores da Firewall. O isolamento deste sistema levou a que fosse necessário usar outros servidores DNS, Web e E-mail exclusivos para a Intranet.

PERSPECTIVAS FUTURAS

Ainda há pouco tempo a RCDM servia exclusivamente para permitir o acesso dos utilizadores, em terminais 3270, a um mainframe IBM que controlava toda a rede.

O TCP/IP não era usado, nem as tecnologias Web, nem mesmo



Visão simplificada do que era a RCDM.

o correio electrónico informal. Uma estreita parceria entre a DAMAG e a Direcção de Infra-estruturas tem permitido a concretização de redes locais em cablagem estruturada, a respectiva ligação ao nó central ou a um nó de área, ligações por fibra óptica e circuitos de dados a 2mbps entre o nó central e os nós de área.

O trabalho ainda não terminou, nem poderá terminar nunca, já que a evolução é um processo contínuo. Certo é que o objectivo proposto tem vindo a ser alcançado e a Marinha conta hoje com uma Intranet multiprotocolo onde coexistem e comunicam um mainframe IBM, várias redes locais, um servidor Web e de e-mail, acessos comutados, uma plataforma de gestão de rede, etc. Efectivamente, tem-se vindo a conseguir, com orçamentos bastante limitados, converter a rede SNA numa rede com futuro planeado onde os "routeswitches" assumem já o papel principal



A nova imagem da Λ CDM.

conduzindo a rede para uma arquitectura global baseada em redes virtuais. De uma era em que a inteligência da rede estava no “mainframe” passou-se para uma nova arquitectura em que a inteligência da rede está na própria rede.

A RCDM deverá ser cada vez mais uma rede de informação e do conhecimento e neste sentido uma plataforma integradora que permita alimentar eficientemente os sistemas de informação e, em especial, a fluência de informação necessária à rápida tomada de decisão em todos os níveis e tipos de comando.

Armando Dias Correia
1TEN M

Notas:

1) Segundo um artigo publicado na revista US Foreign Affairs, intitulado "American Information Edge", da autoria do antigo secretário da defesa para os assuntos de segurança internacional Joseph Nye e do Almirante William Owens, anterior Vice-Presidente da Junta de Chefes do Estado-Maior.

EXERCÍCIO TIGRE 99

● Todos os anos a Academia Militar efectua um exercício Tigre, que este ano teve lugar no período de 26 a 28 de Fevereiro, na região de Alcácer do Sal, junto à barragem Trigo de Morais. O exercício é programado para os 2º, 3º e 4º anos dos cursos da AM e, à semelhança do que tem acontecido em anos anteriores, foram convidados a participar os cadetes do curso de fuzileiros da Escola Naval.

O exercício tem como base um cenário operacional, em que quatro patrulhas de 40 elementos vão actuar contra quatro núcleos de forças inimigas que lhes vão criar as situações necessárias a um treino técnico-tático enquadrado dentro dos conhecimentos adquiridos no período de formação. Neste caso específico pretendia-se que os cadetes desenvolvessem as técnicas de deslocamento apeado no campo, prática de orientação e procedimentos de combate de patrulhas (escalão secção e pelotão), na execução e reacção a emboscadas, golpes de mão,



Cadetes da Escola Naval durante o exercício Tigre 99.

assalto imediato a um objectivo e reconhecimentos.

A duração do exercício e as condições duras em que decorreu permitiam ainda desenvolver e avaliar a capacidade de resistência à fadiga física e psicológica, a rusticidade, a capacidade de trabalho de equipa e de comando. Os acidentes do terreno eram particularmente adequados à instrução dos jovens futuros oficiais, na medida em que proporcionavam exemplos didacticamente ricos e próprios para o treino de acções de infantaria.

Os cadetes da Escola Naval tiveram, no exercício Tigre 99, um desempenho considerado como excelente pelos responsáveis da Academia Militar, merecendo um elogio especial que se expressou numa nota enviada ao comando da Escola, onde se salienta “a forma muito motivada, entusiástica e voluntariosa como os cadetes da Escola Naval se empenharam no decorrer de todo o exercício...”.

JURAMENTO DE BANDEIRA E ENTREGA DE ESPADAS AOS ASPIRANTES DO CURSO JOSÉ MARIA DANTAS PEREIRA

● No passado dia 30 de Abril, sob a presidência do Almirante Chefe do Estado Maior da Armada, efectuou-se a cerimónia de Juramento de Bandeira e entrega de espadas aos Aspirantes do curso José Maria Dantas Pereira.

O Juramento de Bandeira dos Aspirantes da Escola Naval tem um significado muito especial, na medida em que culmina um período de formação de quatro anos e marca o ingresso formal e solene dos jovens Aspirantes como Militares e Marinheiros da Armada Portuguesa. Enquanto cadetes prendia-os ao serviço da Pátria um compromisso de honra assumido no primeiro ano, mas esse compromisso só se transforma num vínculo definitivo quando ratificado por este juramento público, efectuado quase no fim do curso.

Na mesma cerimónia, foi-lhes entregue a espada de Oficial de Marinha, um símbolo do poder e da autoridade inerente às funções

de comando para que foram preparados. Não se trata de um privilégio, mas de uma responsabilidade acrescida que os obriga a olhar para os seus subordinados, pensando que a sua correcta acção depende das suas decisões. Uma iniciativa retomada e muito meritória foi a oferta a cada Aspirante de um exemplar dos “Lusíadas” - o poema que canta a gesta dos Portugueses desde a fundação da nacionalidade até ao final do Séc. XVI - uma edição especial da E. N. de 1960.



Juramento de Bandeira.

Estes actos estão, pois, plenos de simbolismo e marcam o ultrapassar de uma barreira determinante na vida dos jovens que há quatro anos atrás, com mais ou menos noção do que o futuro lhes reservava, escolheram uma carreira militar na Marinha. Ainda há pouco tempo a cerimónia de Juramento de Bandeira era encarada pelo nosso povo como uma ritual de passagem da adolescência à fase adulta. Era com a “ida à tropa” que os mancebos se afastavam da casa paterna e entravam num mundo deles próprios. Hoje o ritual está um pouco atenuado pelas circunstâncias da vida moderna e, sobretudo, pela forma de viver urbana, que levou a que esta transformação deixasse de ser encarada com o simbolismo de outros tempos. Contudo, o Juramento de Bandeira dos Aspirantes da Escola Naval tem de ser encarado como um passo decisivo que os conduz de uma fase académica de formação a uma carreira profissional, onde os conhecimentos e capacidades de cada um vão ser postos à prova constantemente, deles dependendo, com frequência, a vida dos seus subordinados.



Entrega de Espadas.

A Escola Naval está disponível em: www.escolanaval.pt



Na sua Carta nº 15, de Maio de 1999, o Almirante CEMA evidenciou o espírito altruísta dos militares que, em 25 de Abril de 1974, provocaram a mudança do regime político, para a seguir referir o altruísmo que, hoje, estão unidos em torno do mesmo objectivo de servir a Nação à luz dos valores universais resgatados, tão caros ao mundo civilizado.

Destacando a liberdade como um desses valores, lembrou que ela nunca é absoluta. Num Estado democrático e de Direito, a liberdade de cada um termina onde começa a de outros, estando ainda condicionada ao cumprimento da lei. Para além disso, o Almirante CEMA alertou para o facto de termos ter sempre presente que a liberdade de expressão, bem como, de reunião, manifestação, associação e petição colectiva dos militares e agentes militarizados, está sujeita a restrições, por Lei da Assembleia da República. E assim, todos poderão sentir-se cidadãos mais livres e melhores cidadãos, mas não poderão deixar de assumir a especificidade que é inerente à condição militar.

Desenvolvendo o seu conceito quanto aos princípios fundamentais da hierarquia, salientou que os militares e os militarizados da Marinha estão hierarquizados segundo níveis de responsabilidade e correspondentes níveis de autoridade. Os níveis de responsabilidade são atribuídos, numa primeira fase, em função das habilitações académicas e profissionais que os diferentes elementos possuem no momento em que integram a organização militar, reflectindo-se essas habilitações numa diferenciação de base. No caso dos militares, na diferenciação entre as categorias de praças, de sargentos e de oficiais.

A evolução dos níveis de responsabilidade, em razão da experiência profissional adquirida, da competência comprovada e, também, da formação académica entretanto alcançada, verifica-se posteriormente mediante a progressão na carreira, podendo ainda ter lugar através do ingresso em categoria superior. Fica

deste modo estabelecida uma sequência de níveis de responsabilidade, com expressão na hierarquia dos postos, bem como, das antiguidades dentro de cada posto, correspondendo-lhes níveis de autoridade equivalentes.

No âmbito dos mesmos princípios, as funções de chefia assumem uma particular importância, em qualquer escalão, em face da responsabilidade acrescida que os comandantes e chefes detêm, enquanto decisores, com vista ao pla-



neamento, orientação e execução das actividades que lhes cumprem. É igualmente da sua responsabilidade a contribuição para a resolução dos problemas de natureza administrativa que respeitam às suas unidades ou serviços e aos seus subordinados, cujos anseios e preocupações devem ser tomados como seus. Situando-se no mais elevado escalão da Marinha, afirmou, é ao Almirante CEMA que cabe expor, nas sedes adequadas, as preocupações dos seus servidores, propondo as soluções mais convenientes, com a fundamentação, a persistência e a capacidade de persuasão ao seu alcance.

Porém, haverá que compreender, por um lado, que grande parte das soluções que ambicionamos transcendem o âmbito da Marinha e que, por outro lado, uma ampla consulta prévia aos subordinados visando o desenvolvimento dos processos legislativos ou de outra natureza, não é conciliável com a dinâmica imposta a esses processos, havendo que decidir do modo que melhor corresponda às necessidades do serviço e aos anseios que são conhecidos.

Para melhor conhecer os anseios dos servidores da Marinha, o Almirante CEMA conta com a informação ascendente pela via hierárquica e com a boa colaboração das Comissões Consultivas Permanentes dos militares e dos militarizados da Marinha, alertando, no entanto, que numa instituição como a nossa, de cuja estabilidade depende a segurança nacional e a estabilidade do próprio Estado, a eventual quebra dos princípios da hierarquia e a perda do sentido da responsabilidade por parte de cada elemento, apenas poderia conduzir a uma situação difícil, de ineficácia e de insegurança, intolerável.

Abordando a problemática dos recursos humanos, foi referida a exposição de alguns anseios pela categoria de sargentos, tendo sublinhado a sua receptividade quanto à utilização da Comissão Consultiva

Permanente dos Sargentos para esse efeito e informado que as questões colocadas justificam estudo aprofundado.

Desenvolvendo depois a questão da dignificação das diversas categorias de militares, salientou que todo o trabalho é digno qualquer que seja o nível de responsabilidade do seu executor e que a dignidade, representando algo que tem que ser conquistado mediante uma firme constância na defesa de valores morais, de carácter e profissionais, não pode ser conferida por decreto ou regulamento.

Ao terminar, o Almirante CEMA reafirmou a sua responsabilidade como única entidade a quem cabe solicitar a intervenção governamental para a atribuição dos indispensáveis meios e condições de funcionamento da Marinha, bem como, para a defesa dos anseios legítimos dos elementos que a integram, sejam eles militares, militarizados e civis. Lembrou ainda a necessidade de ter presente que a Marinha e as Forças Armadas existem para servir o País e não para servir quem nelas presta serviço.

EMBARQUE DO CURSO DE AUDITORES DE DEFESA NACIONAL 1998/1999

● No âmbito das actividades curriculares do "Curso de Defesa Nacional 1998/1999", teve lugar no passado dia 21 de Abril, uma demonstração naval à qual assistiu a delegação do Instituto de Defesa Nacional (IDN), compreendendo 51 auditores e 11 elementos do "staff" de apoio.

A demonstração decorreu entre Lisboa e Sesimbra e foi efectuada pela TG 443.07 sob o comando do CMG Alexandre Silva da Fonseca, constituída pelas seguintes unidades:

- NRP "Álvares Cabral" (navio-chefe) com um helicóptero Lynx embarcado, NRP "Comandante João Belo", NRP "Comandante Hermenegildo Capelo", NRP "Bérrio" e NRP "Oliveira e Carmo". Esta força foi apoiada por meios aéreos da FAP, nomeadamente um avião de patrulha marítima (MPA) e pelos NRP "Barracuda", NRP "Augusto Castilho", NRP "Save" e NRP "Águia".

A Força Naval efectuou um conjunto de demonstrações que evidenciaram as capacidades, valências e particularidades das operações navais.

A TG 443.07 largou de Lisboa em 20 de Abril, cumprindo um programa de treino próprio que se estendeu até à manhã do dia 21. Na manhã desse dia, pelas 09.00 horas, a delegação do IDN foi recebida a bordo do NRP "Álvares Cabral" atracado no Cais de Alcântara pelo 2º Comandante Naval, CALM Ferreira Barbosa. Iniciou-se então um *briefing* onde foram apresentadas a missão, tarefas



e actividades do Comando Naval (CN), e uma breve explicação dos exercícios que constituíram a demonstração naval. Seguiu-se uma visita ao navio com exposição estática de fuzileiros e de mergulhadores no convés de voo após o que teve início a demonstração naval já a saída da barra sul do porto de Lisboa. A demonstração naval compreendeu os seguintes exercícios:

- Reabastecimento no mar;
- Acção de vistoria a navio mercante, com inserção da equipa de segurança por helicóptero;
- Acção de luta anti-submarina;
- Acção de luta anti-superfície face ameaça de uma lancha rápida;
- Acção de fiscalização da actividade de pesca;
- Manobras e evoluções;
- Fundear e suspender coordenado.

Após o fundear coordenado da Força Naval em Sesimbra, foi servido um almoço volante no hangar e convés de voo da fragata "Álvares Cabral".

Procedeu-se à fotografia protocolar de grupo e troca de lembranças, bem como à entrega de "Diplomas de Embarque", atestando a sua passagem a bordo do navio-chefe.

Os navios suspenderam e iniciaram o trânsito de regresso a Lisboa, onde a "Álvares Cabral" atracou de novo no cais de Alcântara para proceder ao desembarque dos auditores e restante delegação.

Foi unânime e patente, o agrado com que foi acolhido este embarque, considerado de grande interesse para os objectivos do Curso de Defesa Nacional.

(Colaboração do Comando Naval)



PRESIDENTE DA REPÚBLICA CONDECORA, COM ORDEM DA LIBERDADE, MARINHEIROS TARRAFALISTAS

● No passado dia 21 de Maio, numa cerimónia no Palácio de Belém, foram agraciados, por sua Ex. o Presidente da República, com a Ordem da Liberdade, Grau de Comendador, os cinco Marinheiros Tarrafalistas, ainda vivos, que participaram na histórica "Revolta dos Marinheiros" de 8 de Setembro de 1936, sendo posteriormente deportados para o campo de concentração do Tarrafal, em Cabo Verde. São eles os, hoje, sargentos-ajudantes: Armindo do Amaral Guimarães, Joaquim de Sousa Teixeira, José Barata, José Neves Amado, Josué Martins



Romão e, a título póstumo, António Dinis Cabaço, dado ter falecido posteriormente à data da apresentação da proposta de condecoração pela Comissão Promotora da Homenagem.

Podemos também informar que o historiador, Dr. Alexandre Flores, já está a preparar a publicação do livro, sobre a História da revolta dos Marinheiros do 8 de Setembro de 1936, que é o objectivo que falta concretizar do programa da Comissão Promotora da Homenagem aos Marinheiros Tarrafalistas.

(Colaboração de Custódio de Jesus, SAJ)

A STANAVFORLANT EM LISBOA

● A Força Naval Permanente no Atlântico (STANAVFORLANT), constituída por sete navios, realizou uma visita de escala ao porto de Lisboa no período de 13 a 24 de Maio.

O Comandante da STANAVFORLANT é o Comodoro da Marinha Canadiana David C. Morse, que se encontra embarcado no navio-chefe, a fragata canadiana "Athabaskan", tendo assumido o Comando da Força em 16 de Abril, no porto alemão de Wilhelmshaven.

A fragata "Corte Real", sob o Comando do Capitão-de-Fragata José Carlos Saldanha Lopes, foi integrada na STANAVFORLANT em Wilhelmshaven, indo contribuir com a sua presença nesta Força Naval durante cerca de seis meses.

A STANAVFORLANT, antes de escalar Lisboa, esteve envolvida numa série de intensos exercícios que se desenrolaram ao longo da costa da Dinamarca, com a colaboração da Força Aérea e de navios das Marinhas da Alemanha, Dinamarca, Holanda e Noruega.

Os cerca de 1800 homens e mulheres embarcados aguardavam ansiosamente esta estadia em Lisboa como pausa e descanso das guarnições, após este período de mar tão activo. A última vez que a Força Naval escalar Lisboa foi em Setembro de 1998.

Normalmente a STANAVFORLANT compreende navios do tipo fragatas, destroyers e reabastecedores de esquadra, até um máximo de oito unidades navais, que se mantêm integradas por períodos de cerca de seis meses, no máximo. O Comando da Força é rotativo numa base anual entre todos os países que contribuem com os seus navios.

Envergando a bandeira da NATO há já mais de 30 anos, cerca de 150.000 homens e mulheres das suas guarnições



O NRP "Corte Real" subindo o Tejo com os navios HMCS "Athabaskan", USS "De Wert" e SPS "Astúrias" atracados no cais do Portinho da Costa.

Uma praça do NRP "Corte Real" na Base Naval à chegada... matando saudades.

serviram em cerca de 600 navios da STANAVFORLANT.

Em cada ano a Força navega mais de 50.000 milhas, participando em séries de exercícios

NATO programados, bem como em exercícios nacionais, visitas de escala e protocolos.

Actualmente, a Força Naval é constituída pelas seguintes unidades navais, todas do tipo fragata:

- HMCS "ATHABASKAN"* CANADA
- FGS "BREMEN" ALEMANHA
- SPS "ASTURIAS" ESPANHA
- HNLMS "PHILIPS VAN ALMONDE" HOLANDA
- NRP "CORTE REAL" PORTUGAL
- HMS "NORFOLK" REINO UNIDO
- USS "DE WERT" E.U.A.

*Navio-chefe

(Colaboração da STANAVFORLANT)



O Comandante do NRP "Corte Real" CFR Saldanha Lopes na conferência de imprensa a bordo do navio.

INSTITUTO SUPERIOR NAVAL DE GUERRA

● A complexidade da situação na Jugoslávia levou a direcção deste Instituto a realizar, no dia 10 de Maio, um Painel ligado à Área de Ensino de Estratégia, subordinado ao título "O Actual Conflito nos Balcãs".

Constituíram a mesa, além do moderador, os Prof. Doutor António Marques Bessa e o Prof. Doutor António Manuel Dias Farinha. Por motivos de saúde não pode participar como era sua vontade o Professor de Direito Internacional da Universidade Técnica de Lisboa, Prof. Doutor António Vasconcelos de Saldanha.

A assistência contou com a presença de altas entidades da Marinha, da direcção do Instituto Superior de Guerra Aérea, dos cursos em funcionamento no ISNG (Curso Superior Naval de Guerra, 2º Curso Complementar 1998/99 e 2º Curso Geral também de 1998/99) e ainda do Curso Superior de Guerra Aérea.

As perspectivas históricas e geopolítica elaboradas a propósito na Jugoslávia permitiram concluir que as crises políticas, económicas e sociais que têm lugar nas mais diversas partes do mundo são



directa ou indirectamente influenciadas por acontecimentos históricos que tem de ser levados em consideração quando se pretende compreender as suas razões, ao que o conflito da Jugoslávia não foge.

Recorde-se que foi justamente nesta parte da Europa que logo no Séc. VI se operou a divisão do Império Romano com reflexos evidentes no destino dos povos na área. Na parte Ocidental ficavam para os nossos dias os eslovenos e os croatas, que usam o alfabeto

latino e praticam a religião católica; na parte Oriental, governada à época por Bizâncio, vivem hoje os sérvios, os montenegrinos, os macedónios e os albaneses do Kosovo, que praticam a religião ortodoxa e utilizam o alfabeto cirílico.

Para os sérvios o Kosovo é a alma da Sérvia, pelo que se constitui em interesse nacional indiscutível, e razão para a política posta em prática pelo seu governo, em choque com os princípios hoje sacrossantos de paz e de segurança internacionais, dos direitos do homem e das suas liberdades fundamentais.

EXPOSIÇÃO INTERACTIVA COMUNICAÇÃO/COMUNICAÇÕES

● A Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações sediada no edifício da Alfândega do Porto vem desenvolvendo, desde a sua formação, um conjunto de actividades atraindo para esse espaço cultural em permanente renovação, públicos muito diversificados. Orienta a sua actividade no sentido de preservar e divulgar um património secular como é o caso do Edifício da Alfândega e mantém uma diversidade temática nos diversos eventos que alberga.

É neste contexto que se realiza no Museu dos Transportes e Comunicações uma exposição interactiva "Comunicação/Comunicações", inaugurada em 25 de Fevereiro que decorre até 31 de Dezembro de 1999. A Marinha, na sua qualidade de Associado Fundador daquela Associação, aceitou o convite para participar, colaborando na referida exposição.

Áreas temáticas como a Cartografia, Hidrografia e Oceanografia, Telecomunicações e Museologia contam com a colaboração dos experientes saberes da Marinha.

DIA DA UNIDADE NA DIRECÇÃO DE APOIO SOCIAL

● No passado dia 5 de Março a Direcção de Apoio Social comemorou o seu "Dia da Unidade", festejando assim o seu 5º aniversário.

As comemorações constaram de uma missa celebrada na Capela de S. Roque em memória dos antigos colaboradores falecidos e de um convívio na Casa do Militar da Armada.

No convívio esteve presente o Superintendente dos Serviços do Pessoal, VALM Castanho Paes, o qual, após umas breves palavras proferidas pelo Director, CMG Tito Cerqueira, se dirigiu ao pessoal que presta serviço na Direcção de Apoio Social, felicitando esta direcção pelo seu aniversário e incentivando todos os presentes a darem o melhor do seu profissionalismo e empenho no exercício da sua actividade, realçando a importância que esta assume para toda a "Família Naval".



DIA DA ESQUADRILHA DE SUBMARINOS



Teve lugar no passado dia 17 de Abril, a comemoração anual do dia da Esquadilha de Submarinos, tradição que tem mantido ao longo dos anos um amplo significado para todos os membros activos ou não das "famílias" submarinista e de mergulhadores, completando-se com este evento os 86 anos da implantação da arma submarina na Marinha de Guerra Portuguesa.

As actividades decorreram na área da BNL e tiveram os seus expoentes na celebração da tradicional missa em memória dos cama-

radas falecidos, na exposição de fotografias, na apresentação em contínuo de audiovisuais subordinados ao tema "evolução e actividades dos submarinos e dos mergulhadores" e culminando no almoço convívio, durante o qual se procedeu à tradicional entrega de placas alusivas ao submarinista e ao mergulhador mais antigos presentes.

O evento contou com a presença de mais de duas centenas de pessoas, entre militares e familiares, que tiveram assim a oportunidade de confraternizar e de reviver episódios do passado.

NAVIOS ESTRANGEIROS

● Em visita de rotina esteve atracado no Cais do Jardim do Tabaco, em Lisboa, no período de 8 a 11 de Maio, o submarino turco "Preveze".

Como características, este submarino tem 62 met. de

comprimento, 6.2 met. de boca, 5.6 met. de calado e um deslocamento à superfície de 1454 toneladas.

A sua guarnição é composta por 51 elementos.

● Entre os dias 20 e 25 de Maio esteve de visita a Lisboa uma Força Naval alemã da qual fazia parte o navio-tanque "Tegemsee".

Esta navio esteve atracado na BNL, estando os outros navios da Força - navio-auxiliar "Donau" e lanchas-rápidas lança-mísseis "Oze-

lote", "Sperber" e Hyäne", atracados na Doca da Marinha.



● Entre os dias 14 e 17 de Maio estiveram atracados na Doca da Marinha em visita de rotina os navios integrantes da MCMFORNORTH.

A Força é constituída pelos

navios-patrolha "Bulldog" (UK) e "Makrelen" com "Dro-ne" (DE) e pelos caça-minas "Lindau" (GE), "URK" (NL), "Aster" (BE) e "Sandown" (UK).



INFORMAÇÃO TOTTA

CONDIÇÕES EXCEPCIONAIS PARA A MARINHA

Desde há longos anos que o TOTTA mantém um relacionamento privilegiado com a Marinha, tendo vindo, progressivamente, a melhorar e a ampliar as condições oferecidas que, neste momento, se podem considerar verdadeiramente excepcionais. Estas condições são oferecidas ao pessoal militar, militarizado e civil – incluindo os voluntários e contratados, que recebem o ordenado através do TOTTA – e ainda aos reformados, desde que assumam o compromisso de transferir ou depositar as respectivas pensões no BT&A. De seguida apresenta-se um quadro resumido e actual das condições praticadas.

CRÉDITO À HABITAÇÃO

Para aquisição de habitação própria, com garantia hipotecária, em condições excepcionais de taxa de juro, com uma taxa nominal igual a 120% da Lisbor* a 1 mês arredondada para 1/8 de ponto imediatamente superior.

Nas actuais condições e com pagamento de juros ao mês (taxa variável), a taxa a aplicar é 6,125%, beneficiando, ainda, das seguintes condições:

- Redução da comissão de "dossier" para 1/3 do valor normal, ou seja, 10 contos;
- Seguro de vida facultativo;
- Alteração da taxa de juro no decurso do contrato. Quando ocorram alterações na taxa de juro, estas produzirão efeitos a partir do início do período de contagem de juros subsequente.

Estas condições aplicam-se também a empréstimos transferidos de outras instituições.

CRÉDITO AUTOMÁTICO TOTTA ORDENADO

Acesso a uma linha de crédito automático, que permite a antecipação até três meses do ordenado com aplicação de uma taxa de juro reduzida, indexada à Lisbor*.

A taxa a aplicar a este crédito será igual a 172% da Lisbor* a 1 mês, o que, actualmente equivale, após o arredondamento, a 8,625%.

CRÉDITO PESSOAL

Linhas de crédito para diversas finalidades, como sejam despesas de saúde, bens de consumo duradouro, obras, formação profissional, aquisição de equipamento de uso pessoal ou profissional.

São disponibilizadas duas modalidades:

- **Crédito Popular Totta**, com prestação fixa e prazo pré-determinado, com uma taxa fixa durante o período do empréstimo igual a 141,22% da Lisbor* a 6 meses.

Nas actuais condições a taxa a aplicar, após o arredondamento, é de 6,5%.

- **Crédito Económico Totta**, com prestação fixa, escolhida pelo cliente a partir de um mínimo pré-fixado e prazo variável em função das eventuais alterações de taxas.

A taxa de juro aplicável a esta modalidade é igual a 147,66% da Lisbor* a 6 meses.

Nas actuais condições e após o arredondamento, a taxa a aplicar a esta modalidade é de 6,875%.

CARTÕES DE DÉBITO E CRÉDITO

Atribuição do cartão **TottaGold** a todos os Oficiais Generais, Superiores e Subalternos, Sargentos-Mores e Sargentos-Chefes, incluindo os militarizados e civis equiparados, podendo utilizar uma linha de crédito automática de 3.500 contos, no caso dos Oficiais Generais, 3.000 contos, no caso dos Oficiais Superiores e 2.500 contos para os demais. Lembra-se que o cartão **TottaGold** apresenta vantagens substanciais relativamente a qualquer outro cartão emitido em Portugal, nomeadamente quanto aos Seguros que lhe estão associados.

O cartão **TottaGold** é, de facto, o único cartão com um seguro de saúde com um capital de 8.000 contos, total liberdade de escolha da unidade hospitalar, liberdade de recurso ao estrangeiro e coberturas sem limite de idade. Este cartão está isento da primeira anuidade, sendo as seguintes reduzidas, em relação ao habitualmente praticado, para o valor de 2.500 escudos.

No que se refere ao cartão **TottaCard** verifica-se, igualmente, a isenção da primeira anuidade e a redução das seguintes para o valor de 1.250 escudos.

DEPÓSITOS À ORDEM

Remuneração, em condições vantajosas, das contas de depósito à ordem alimentadas a crédito por ordenados e pensões pagos pela Marinha, aplicando-se taxas crescentes às sucessivas parcelas do saldo, com cálculo diário e crédito mensal de juros. Estas contas estão isentas de qualquer despesa de manutenção.

APLICAÇÕES A PRAZO

Disponibilização de uma vasta gama de soluções para aplicações a prazo, nomeadamente de contas com grande flexibilidade, no que se refere a entregas e levantamentos, podendo, inclusivamente, ser movimentadas em qualquer momento (durante 24 horas/dia), através de toda a rede Multibanco. A taxa de juro destas contas varia em função do montante existente na conta na data do vencimento.

Para além dessas vantagens, estas contas, nomeadamente, as contas Totta Super Rendimento e a Conta Rendimento Totta oferecem, ainda, condições excepcionais em caso de levantamento antecipado.

OUTRAS CONDIÇÕES

Serão, ainda, concedidas outras condições excepcionais, nomeadamente:

- Atribuição gratuita de:
 - Livros de Cheques
 - Cartões TOTTA Matic/VISA Electron
- Pagamentos periódicos sem qualquer encargo;
- Redução, para detentores do cartão **TottaGold**, de alguns dos preços constantes do Preçoário do Banco;
- Acesso às condições mais favoráveis que as empresas associadas do BT&A estiverem no momento a praticar, nomeadamente:
 - Leasing Mobiliário
 - Leasing Imobiliário
 - ALD - Aluguer de Longa Duração

* Lisbor – Taxas a que os Bancos estão dispostos a emprestar dinheiro a outros bancos, por prazos entre 1 dia e 1 ano, e que são divulgadas diariamente.

Fev. 1998



BANCO TOTTA & AÇORES

Soc. Anónima • Capital social: 60.000.000.000\$00 • Cons. Reg. Com. de Lisboa, Mat. n.º 1/88.10/11 • Reg. Pes. Colectiva 500766711 • Sede: Rua Áurea, 88 – 1100 Lisboa.



● Realizou-se no passado dia 11 de Abril, em Nework, E.U.A., um almoço de confraternização organizado pelo núcleo de New Jersey e New York, da Associação de Marinheiros da Armada Portuguesa (A.M.A.P.) que reuniu cerca de 200 ex-marinheiros da "Briosa".

A A.M.A.P., presidida por Carlos Rocha, conta agora com cerca de 400 associados espalhados por vários pontos da Costa leste dos Estados Unidos. O presidente da A.M.A.P. informou que este almoço de confraternização teve por objectivo organizar fundos para suportar as despesas da deslo-

cação da Fanfarra da Banda da Armada a fim de participar na parada do Dia de Portugal, que se realizou no passado dia 13 de Junho em Nework, New Jersey.

A festa foi coordenada por uma comissão organizadora presidida por José Ferreira, tendo como mestre de cerimónias Joaquim Valente Rio.

Informou a A.M.A.P. que para o biénio 1998/1999 a Direcção da Associação ficará sediada no Estado de Connecticut, com a mesa de Assembleia Geral em Rhode Island e o Conselho Fiscal em New Jersey.

● Realizou-se no passado dia 1 de Maio no restaurante "O Escondidinho" em Sesimbra, o habitual almoço-convívio para comemorar o 60º aniversário da incorporação dos "Filhos da Escola" do 1º Alistamento dos Alunos Marinheiros da Armada (1 de Maio de 1939), em Vila Franca de Xira.

O encontro decorreu num ambiente de elevada e franca camaradagem e contou com a presença de muitos familiares e amigos.

Para todos aqueles que se "aguentarem no balanço", espera-se novo almoço-convívio, desta vez em Torres Vedras.

● Realizou-se no Sábado de Aleluia na freguesia do Ladoeiro, concelho de Idanha-a-Nova, o habitual convívio de marinheiros.

Estiveram reunidos cerca de 33 "Escolas" do activo, reserva e reforma que num ambiente de alegria e sã camaradagem, recordaram os bons

velhos tempos passados na "Briosa".

Em seu devido tempo irão ser postas em prática várias acções de forma a que no próximo convívio (Sábado Aleluia 2000) possam estar presentes marinheiros de todo o concelho.

Comissão CTEN SEM Vina-gre Lopes

● O "Núcleo de Fuzileiros dos Templários" fundado em 10 de Maio de 1997 em Tomar e presentemente com 85 sócios, tem levado a efeito várias iniciativas, a última das quais foi o seu 3º almoço que se realizou no passado dia 1 de Maio na Associação de Cultura, Desporto e Solidariedade Social, no Paço da Comenda. O convívio que reuniu cerca de 200 pessoas, fuzileiros de várias

gerações e seus familiares, demonstrou a grande vitalidade deste Núcleo, à semelhança de outros, também de marinheiros e fuzileiros, que têm nos últimos anos proliferado por todo o país.

Os contactos com o "Núcleo de Fuzileiros dos Templários" poderão ser estabelecidos através de:

Carlos Corte Real
Telef. 049/313078.

MOTOCUBE NAVAL 11º PASSEIO



● Realizou-se no fim de semana de 15 e 16 do passado mês de Maio, o 11º Passeio do Motoclube Naval. Desta vez, o destino escolhido foi a região de Castelo de Vide e Marvão, onde estiveram presentes 38 sócios e familiares.

O fim de semana começou com a viagem para o Alto Alentejo, tendo o grupo ficado instalado no Hotel "Sol e Serra". Os participantes aproveitaram o primeiro dia para visitar a vila de Castelo de Vide onde se destaca o seu Castelo altaneiro. No dia seguinte, o grupo visitou al-

guns Menires existentes na região e após o almoço iniciou-se o regresso a casa de toda a caravana, sem que se registasse qualquer incidente.

O Motoclube Naval não quer deixar de agradecer a colaboração de todos quantos participaram e apoiaram a organização deste evento, em particular ao CFR Saldanha Junceiro, que pelo seu profundo conhecimento da região se revelou uma ajuda preciosa.

O Motoclube avisa todos os associados para estarem atentos aos próximos eventos.

● Vai realizar-se no dia 17 de Julho (Sábado) o almoço-convívio para assinalar o 25º Aniversário da chegada a Lisboa, da CF 2 que serviu na Guiné de OUT72 a JUL74. Os interessados em participar neste encontro deverão contactar com:

● ISAR FZ Romão; Base de Fuzileiros

Tel. 276 10 71/2/3/4 - Ext. 1177 • Tel. 01/215 33 52 das 19.00 às 22.00 horas (Res.)

● CAB FZ Botas; Base de Fuzileiros

Tel. 276 10 71/2/3/4 - Ext. 1701 • Tel. 01/289 16 81 das 19.00 às 22.00 horas (Res.)



CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA (CSA) COMEMOROU ABRIL

● Foi com um grande e diversificado conjunto de iniciativas e com a participação de associados e familiares, que o CSA comemorou os 25 anos da Revolução de Abril.

O Presidente da Direcção, Manuel Pais, na intervenção que fez no almoço comemorativo, salientou de forma sintética essas comemorações e a sua importância, da qual transcrevemos:

“Iniciámos as comemorações no dia 16, na Sede e Delegação com a abertura de uma exposição fotográfica, (Murais da Revolução) do nosso camarada da Força Aérea, Paixão Esteves; realizámos no dia 17, na Delegação, um Colóquio/Debate sobre uma das mais importantes conquistas de Abril: o Poder Autárquico; promovemos com a participação dos outros



três Clubes da Armada, no dia 20, na Academia Almadense, um espectáculo para a Família Naval; realizámos também com a participação dos outros Clubes um torneio de futebol de 5; promovemos, ainda, um concurso de desenho para crianças cujo tema é Abril, o qual ainda decorre.

Estamos a realizar, hoje, o almoço-convívio comemorativo do 25 de Abril, iniciativa que já

realizámos no ano passado e no mesmo local.

E, no dia 29 deste mês, realizamos, também aqui, na Delegação, uma sessão que designámos “À conversa com Abril” onde participam, o Ex. Vice-Presidente da Assembleia da República, José Vitoriano, o Escritor Baptista Bastos e o Jornalista Oscar de Mascarenhas”.

E como um clube vivo é um clube participado, a Delegação

do Feijó, no dia 5 do corrente mês, encheu e com grande alegria e entusiasmo comemorou e festejou o seu 15º aniversário.

Como disse o Presidente da Direcção nessa sessão: “O problema do regime de propriedade da Sede, está em vias de se encontrar uma solução digna para ambas as partes – Clube e Estado”.

A resolução deste problema será para o Clube, para os seus dirigentes e massa associativa, o terminar de preocupações que tanto os condicionavam quando se perspectivava as actividades do CSA. Será também a melhor contribuição, para que comemoemos, com a maior dignidade, os 25 anos, as Bodas de Prata, do Clube do Sargento da Armada.

(Colaboração de Custódio de Jesus)

CLUBE ESCOLAMIZADE

● De acordo com o plano de actividades, o Clube Escolamizade realizou no passado dia 17 de Abril o seu 13º. al-



moço-convívio, o qual decorreu nas instalações da FATACIL – Lagoa.

Em ambiente de espírito aberto e de sã camaradagem, apanágio de todos aqueles que de alcaxe ou botão de âncora viveram parte da sua vida na Armada Portuguesa, dando à “Briosa” parte do seu crer e saber, todos os intervenientes mostraram, para além da alegria de estar presente, a vontade acérrima de participar e recordar todo o tempo que navegando (no mar ou em terra e alguns no ar) os caldeou para o resto da vida.

A exposição fotográfica, cujo

grande tema era “A vida real do Clube”, foi por si só motivo de orgulho do “ser marinheiro”, demonstrando, de uma maneira simples mas objectiva, o que fomos e o que somos, tendo ficado para a intervenção do Presidente da Direcção uma análise muito clara do que pretendemos ser no futuro.

As entidades civis e militares presentes, rasgaram elogios a todos aqueles 295 marinheiros ali presentes e à maneira como através do Clube Escolamizade se associam para falar da “sua Marinha” (intervenção do leitor camarário).

A Revista da Armada –

“nossa” Revista, também teve o seu espaço e foi lindo ver como muitos daqueles que pela primeira vez se nos associaram, de lágrimas nos olhos, a folhearam parando nomeadamente nos artigos que mais lhe falavam ao coração (era a viagem de X ou Y, era o convívio da Esquadilha de Submarinos, era o Quarto de Folga, era aquela Unidade de Fuzileiros ou ainda os Filhos

PLANO DE ACTIVIDADES 1999

JAN/DEZ99
27FEV99
17ABR99
29MAI99
28AGO99
SET/DEZ99
5OUT99
13/14NOV99 a)

- Actividades diversas na Sede Social
- Assembleia Geral
- 13º. Almoço/Convívio
- Passeio Turístico/Cultural a Lisboa
- Grande Noite de Fados (Sede Social)
- Passeios pedonais (fins de semana)
- Peddy Paper (equipas por zona)
- Comemorações do 8º aniversário

a) Programa a elaborar

das Escolas de 19..... que conviviam tal qual os ali presentes).

Os anos passam (e de que maneira!) mas as saudades, amizade e camaradagem ficam.

(Colaboração de Mário Martins)



Alunos do Ensino Básico e Secundário contemplados com uma viagem a bordo do “Creoula”, como prémio do concurso histórico sobre a “Expansão Marítima Portuguesa” organizado pela DAMAG.

XV CAMPEONATO DE MARINHA DE ATLETISMO



● Disputou-se nas instalações desportivas do CEFA, o XV Campeonato de Marinha de Atletismo, que em 11 e 13 de Maio reuniu 52 e 57 atletas respectivamente.

O troféu em disputa foi atribuído à Escola de Fuzileiros.

Os vencedores nas diversas corridas e concursos, por escalões, foram os seguintes:

I Escalão

PROVA	VENCEDOR	UNIDADE	TEMPO/MARCA
100 mts	CAD Cordeiro	EN	11''
200 mts	CAB TFD Carmo	EN	24.''6
400 mts	2TEN SEF Rodrigues	CEFA	54.''1
800 mts	1MAR FZ Silva	BF	2'.06''
1500 mts	2MAR FZ Silva	BF	4'.09''
5000 mts	1MAR FZ Silva	BF	15'.22''
4x100 mts	-	EN	48''.54
4x400 mts	-	EN	3'.54''
Dardo	1MAR FZ Abreu	EF	45.89 mts
Disco	1TEN SEP Neto	DAMAG	33.38 mts
Peso	CAB L Silva	UAICM	10.24 mts
Altura	Cab FZ Almeida	BF	1.75 mts
Comprimento	CAB FZC Fernandes	BF	6.03 mts
Triplo	CAB FZC Fernandes	BF	13.15 mts

II Escalão

1500 mts	1SAR FZ Carneiro	BF	4'. 41''
5000 mts	CAB FZ Neves	EF	17'.06''

PROVA DE REMO EM BOTES

● Realizou-se em 12 de Maio mais uma edição da tradicional prova de Remo em Botes, orga-

nizada pelo Comando do Corpo de Fuzileiros.

A largada como sempre foi espectacular, originando depois uma longa fila de 33 botes pneumáticos até à linha da meta no cais da Escola de Fuzileiros em Vale de Zebro.

O podium final registou a seguinte classificação:

- 1º Unidade de Meios de Desembarque
- 2º Batalhão de Instrução /Escola de Fuzileiros
- 3º Companhia de Apoio de Fogos



XXIV CAMPEONATO DAS FORÇAS ARMADAS DE ORIENTAÇÃO

● O presente ano registou a 25ª edição do Campeonato das Forças Armadas de Orientação, numa das modalidades com maior tradição na família Castrense, e cuja experiência tem conduzido à implantação deste desporto em Portugal, mercê da sua respectiva Federação, desde sempre liderada por militares, e que muito especialmente nas camadas mais jovens tem vindo a registar um trabalho notável.

A prova disputou-se na zona de Stª Margarida, numa organização do Exército, e que contou com a participação dos três Ramos das Forças Armadas e Forças de Segurança.

De salientar as seguintes classificações dos atletas e

equipas da Delegação da Marinha:

I ESCALÃO

- 2º 1TEN SEF Palma - EF
- 3º 1MAR FZ Ferreira - BF

II ESCALÃO

- 1º 2SAR FZ Luís

I ESCALÃO / ESTAFETAS

- 2º e 3º lugares

II ESCALÃO / ESTAFETAS

- 3º lugar

ESCALÃO FEMININO / ESTAFETAS

- 1º lugar

A classificação colectiva registou a vitória da Delegação do Exército, ficando a Marinha em segundo lugar.

XV CAMPEONATO DE MARINHA DE TIRO DE PISTOLA



● Decorreu em 24 e 25 de Maio o XV Campeonato de Marinha de Tiro de Pistola, onde estiveram presentes 33 atiradores. A prova disputou-

se na distância de 25 mts, nas variantes de precisão e velocidade com pistola de guerra, apurando-se as seguintes classificações:

INDIVIDUAL			EQUIPAS	
1º CAB A Coelho	EN	518 pts	1º EN	1408 pts
2º 2TEN SEP Marracho	BF	496 pts	2º EF	1392 pts
3º Agente PM Rodrigues	C.P. Lisboa	487 pts	3º BF	1342 pts

XV CAMPEONATO DE MARINHA DE NATAÇÃO

Os dias 26 e 27 de Maio assinalaram o XV Campeonato da Marinha de Natação, que mais uma vez se realizou na piscina do CEFA, com a presença de 49 nadadores. De realçar a boa

prestação, mais uma vez, da equipa da Escola Naval, que conquistou o troféu em disputa.

Por escalões os vencedores das várias provas foram os seguintes:

I Escalão

PROVA	VENCEDOR	UNIDADE	TEMPO/MARCA
50 mts mariposa	CAD Mercier	EN	31''.6
50 mts livres	CAD Mercier	EN	27''.7
100 mts livres	CAD Miranda	EN	1'.05''
100 mts bruços	CAD Almeida	EN	1'.34''
100 mts estilos	CAD Mercier	EN	1'.13''
100 mts costas	CAD Miranda	EN	1'.12''
400 mts livres	CAD Miranda	EN	5'.02''
4x50 mts estilos	-	EN	2'.17''
10x25 mts estilos	-	EN	2'. 24''
Pentatlo militar	CAD Mercier	EN	37''

II Escalão

50 mts livres	CAB CCT Goulão	NRP "H.Capelo"	28''.7
50 mts mariposa	CAB CCT Goulão	NRP "H. Capelo"	32''
100 mts costas	1TEN EMQ Feiteira	G1EA	1'.33''
100 mts livres	CAB CCT Goulão	NRP "H. Capelo"	1'.07''
100 mts bruços	1MAR FZ Ninhos	EF	1'.28''
100 mts estilos	CAB CCT Goulão	NRP "H. Capelo"	1'.14''
400 mts livres	1TEN EMQ Feiteira	G1EA	5'.50''
Pentatlo militar	CAB CCT Goulão	NRP "H.Capelo"	37''



III Escalão

PROVA	VENCEDOR	UNIDADE	TEMPO/MARCA
50 mts livres	CTEN AN Mavioso	G1EA	30''
50 mts mariposa	CTEN AN Mavioso	G1EA	31''
100 mts livres	CTEN AN Mavioso	G1EA	1'.10''
100 mts estilos	CTEN AN Mavioso	G1EA	1'.22''
400 mts livres	1SAR FZM Oliveira	CEFA	6'.36''
Pentatlo militar	CTEN AN Mavioso	G1EA	40''

Escalão Feminino

50 mts livres	CAD Vieira	EN	41''
50 mts mariposa	2GRT Gomes	ERN ALGÉS	38''
100 mts estilos	2GRT Gomes	ERN ALGÉS	1'.32''
400 mts livres	2GRT Gomes	ERN ALGÉS	6'.25''

Contribuímos para enriquecer
as Telecomunicações

Sistemas de Telecomunicações

Comunicações Navais

Rádio e Electroóptica

Automação e Controlo



Empresa de
Investigação e
Desenvolvimento
de Electrónica,
S.A.

Quinta dos Medronheiros - Lazarim
2825 Monte da Caparica PORTUGAL
Tel.01.2948600 Fax.01.2948700
Email: geral@eid.pt

TOURVILLE CLASS (DDAF)

Esta classe de navios pertence ao “Group D’action Sous Marine” – GASM. Foram sujeitos a um grande programa de modernização, em que se destaca:

O “Duguay-Trouin” foi modernizado para ser navio “FLAG-SHIP”, entre Fevereiro de 1993 e Abril de 1994. O sistema de comunicações principais e o sistema de tratamento de dados para combate sofreu uma grande actualização.

O sistema de combate ASW “SLASM” começou a ser instalado nos outros dois navios da classe: “Tourville”, desde Março de 1994, “De Grasse”, desde Outubro de 1995. Esta instalação inclui; novo sonar de proa, novo sonar VLF (Very Low Frequency) activo rebocado com sistema passivo variável separado, torpedos “MURENE”, lançados a partir de helicóptero e navio. O míssil OTO Melara / Matra Milas que substitui o “Malafon” retirado: do “Duguay-Trouin” em 1993, do “Tourville” em 1994, do “De Grasse” em 1996.

O sistema de detecção de efeitos hidro-fónicos foi instalado nos 3 navios em 1990. Os helicópteros que equipam estes navios têm dupla função, tendo alguns deles: 1) sonares ou sistemas de sonobóias, 2) armas ASW, 3) Mísseis Anti-navio AS-12.



CARACTERÍSTICAS PARA ID/RECCE

- 2 peças de 100mm avante da ponte
- Pequeno mastro em treliça ao topo e a ré da superestrutura de vante
- Lançadores de SSM imediatamente a ré da superestrutura de vante
- Mastro principal de grandes dimensões do tipo forrado, forma piramidal (chaminé + mastro) a meio navio
- Radar de aviso aéreo apoiado em suporte projectado para vante a meio do mastro principal
- 2 domos esféricas de SATCOM a BB e EB imediatamente a ré do mastro principal
- Lançador de SAM no topo da superestrutura de ré
- VDS a ré do convés de voo

INFORMAÇÃO GERAL/CARACTERÍSTICAS

PAÍS: França • **TIPO:** DDAH • **DESLOC. MÁXIMO:** 5950 Tons • **DESLOC. STANDARD:** 4680 Tons • **COMPR. DE FORA A FORA:** 152,8 mts • **BOCA:** 16 mts • **CALADO MÁXIMO:** 5,7 mts • **PROPULSÃO:** 4 Caldeiras / 2 Turbinas • **AUTONOMIA:** 5000 mn a 18 nós • **VEL. MÁXIMA:** 32 nós • **UNID. NO ACTIVO:** 3 unidades • **ARMAMENTO-MÍSSEIS:** 6 SSM’S(MM-38 Exocet), 8 SAM’S(Crotale), ASW(milas) • **ARTILHARIA:** 2x100 mm 55 Mod 68 Cadam, 2x20 mm Oerlikon • **TORPEDOS:** 10x Ecan L5 / MK 46 para Hélic • **RADARES:** Aviso Aéreo (DRBV-26); AVISO DE SUPERFÍCIE (DRBV-51 B); NAVEGAÇÃO (2x DECCA 1226); CONTROLO DE TIRO (SENIT 3) +(2XSAGEM DMA) • **SONARES:** DUBV-23/43C;DSBV-62C • **CONTROLO DE ARMAS:** DRBC-32D / CROTALE • EW- ESM: ARBR 16; ECM: ARBR32 • **CONTRA-MEDIDAS- ENGODOS EW:** 2x CSEE/VSEL • **MEIOS ORGÂNICOS:** 2x LYNX MK-4 • **COMBAT DATA SYSTEM:** SENIT 3; LINK 11/14; SATCOM; OPSMER

(Colaboração do 1TEN SEI Fontinha CITAN)

PASSATEMPO

As fotografias abaixo apresentadas correspondem a plataformas navais publicadas pela Revista da Armada desde Fevereiro de 1996. Como passatempo propõe-se ao caro leitor desta revista que as identifique, tal como são apresentadas, em termos de classe de navio.

Imagem 9



Imagem 10



Imagem 11



Imagem 12



SOLUÇÕES

Imagens

Nº 5 – La Fayette Class (FS)

Nº 7 – Maestrale Class (ITS)

Nº 6 – Iroquois Class (HMCS)

Nº 8 – Baleares Class (SPS)

O treino do leão

Manuel de Brito Camacho, nasceu em Aljustrel no ano de 1862. De profissão médico militar. Faleceu em 1934. Não foi, porém, pela medicina que atingiu celebridade. De facto, o seu nome ficou ligado à política. E, também às letras, pois foi autor de numerosas obras, que tiveram assinalado êxito.

No campo da política devemos, logo de imediato, assinalar a sua acção como director do jornal *A Luta*, que começou a publicar-se no dia 1 de Janeiro de 1906, e que teve um papel preponderante na divulgação das ideias que, quatro anos mais tarde, iriam fazer cair o regime monárquico.

Brito Camacho foi um tribuno de grande prestígio. Todavia, a sua acção no campo da política e, também, no campo social, distinguiu-se sempre pelo modo exímio em que usava a palavra. Era tão hábil que tornava, quase sempre impossível, uma resposta ao seu antagonista. Por vezes era mordaz, como naquela ocasião em que alguém, na Câmara, notou que trazia um chapéu de palha velhíssimo, manifestamente indigno dum chefe de partido. Resposta pronta: “Se a palha fosse nova, já m’a tinham comido”.

A mais extraordinária réplica que lhe conhecemos é aquela em que alguém, encontrando-se com ele, lhe anunciou que um deputado se tinha passado, para ir ocupar um lugar choru-do. Camacho, responde-lhe:

- Bem vê, por esse preço não admira que se passasse...
- Eu sei dum que não se passava..., diz-lhe o outro.
- Também eu – replica-lhe Brito Camacho sem pestanejar – sou eu!

Em 1921, este, só de nome, médico militar, já com a patente de coronel, foi nomeado Alto Comissário em Moçambique, onde exerceu uma notável acção diplomática, administrativa e de fomento. Mesmo exercendo tais funções, este nosso personagem não perdia a oportunidade de uma boa piada. É ele próprio que nos conta, na *Gente Bóer*, uma obra publicada em 1930, na qual nos relata que “Em Johannesburg, depois do espectáculo no Variété, fomos tomar chá ao Carlton. Ali nos apareceu um repórter, a pedir-nos uma entrevista para o seu jornal, órgão do sr. Abey Bailly!

Contaram-me em Lourenço Marques que este senhor, armando em gracioso, a um dos seus cavalos de corrida pusera a alcunha de António, por ser um nome bem português, rasgo de espírito que foi muito celebrado em todos os centros... cavaleiros. Fui logo ao Umbeluzi, quinta do governo, a ver se encontrava na colecção de burros que lá havia, inúteis como cônegos, um que fosse bastante azémola para lhe dar o nome de s. ex^a., pagando-lhe a galanteria com alguma generosidade.

Pois entre os trinta burros que havia no Umbeluzi, não encontrei um só que, pela sua falta de préstimo, pudesse ser condecorado, sem injustiça, com este título nobiliárquico”.

Em 1951, como oficial da guarnição do aviso “Bartolomeu Dias”, onde era comandante o CMG Negrão Neto, fiz a volta a África, numa viagem de instrução, que jamais será esquecida pelos guarda-marinhas que nela participaram. Em

Lourenço Marques, entre várias cerimónias que ali se realizaram, o Governador da província ofereceu um jantar no palácio da Ponta Vermelha. Na mesa da sala de jantar, fiquei ao lado de um velho residente. Não recordo o seu nome, mas guardo dele a imagem de um homem culto que me deliciou com curiosos episódios passados naquela bela cidade africana. A certa altura contou-me a seguinte história, que vou tentar reproduzir dado



que – como o tempo passa! – já lá vai quase meio século. Referiu-se ao tempo em que Brito Camacho, exercendo as funções de Alto Comissário, constatou que, nos jantares que oferecia naquela mesma sala onde nos encontrávamos, a conversa, mais tarde ou mais cedo, cambava para a descrição de prolongados, e por vezes monótonos, episódios de caça. Parecia que, naquela terra, não se sabia falar de outra coisa. As façanhas sucediam-se, cada um cantando as suas heroïcidades, e, mesmo que ele, alto comissário, procurasse dar uma volta ao assunto, passado pouco tempo, lá vinha outra de mais um destemido caçador. Enfim, uma verdadeira pas-maceira, como diria o nosso imortal Eça. Isto foi acontecendo até que um dia...

Até que num jantar de grande cerimónia, onde populavam as casacas, os vestidos compridos, as jaquetas medalhadas, Brito Camacho não se conteve:

“A respeito de aventuras de caça, que tenho verificado são do gosto de V. Ex.as, vou relatar-vos uma, cuja descrição acabo de receber de um amigo que é caçador em Angola.

Este meu amigo, nas suas caçadas, costuma acampar durante alguns dias e, a partir deste seu pequeno quartel, procura o leão que é a sua caça predilecta. Recentemente, aconteceu-lhe uma situação difícil, nada desejável mesmo para o profissional que ele é. Em certa ocasião, surge-lhe um leão. E, em que local, meus senhores? Exactamente entre ele e a tenda, onde tinha, lamentavelmente, deixado a sua arma. Sente que o leão prepara o salto para o apanhar. Que fazer? Numa fracção de segundo imagina uma solução. Saltar em direcção à tenda ao mesmo tempo que o leão o fizer em sua direcção. Não vê outra saída. Executa.

O leão saltou, mas saltou de mais e, assim, ao chegar ao

chão não encontrou, naturalmente, o meu amigo, que logo entrou na barraca e pegou na espingarda decidido a liquidar o leão. Este, talvez um pouco desmoralizado, desapareceu na selva.”

Os convivas, que tinham ouvido silenciosamente esta por menorizada descrição, julgando que a história tinha terminado, esboçaram um sorriso amarelo. Todavia, o comissário régio, logo os desenganou:

“Não, meus caros senhores, a aventura ainda não terminou. O inesperado, está para vir. De facto, no dia seguinte, o meu amigo caçador, com a arma que nunca mais abandonou, ouviu, não muito longe do acampamento, umas pan-

cadadas estranhas. Aproximou-se, com toda a cautela, do local donde vinha o barulho. Atravessou uma densa vegetação e, às tantas depara com um descampado. E sabem V. Ex.as o que viu? Nem vão acreditar: o leão estava a treinar-se em saltos curtos”!

Segundo disse o meu companheiro de mesa, e eu acreditei piamente, nunca mais se contaram histórias de caçadas nos jantares do palácio da Ponta Vermelha, enquanto Brito Camacho foi Alto Comissário.

A. Estácio dos Reis
CMG REF

BIBLIOGRAFIA

“Liderança de Pessoal” Comandante Saturnino Monteiro

“Em guisa de carta dirigida a hipotético interessado, que em princípio supõe dotado de qualidades, ainda a desenvolver, para vir a ser um líder de pessoal – o que, só por si, já denuncia um chefe em embrião, ou seja, um aluno com qualidades de chefe, o livro em apreço é afinal um curso no qual se pretendem “apresentar de forma simples, resumida e sistematizada, as principais regras práticas que um chefe tem de respeitar para se poder ser bem sucedido como líder de pessoal”.

É assim que no próprio livro o autor, Capitão-de-mar-e-guerra reformado, Armando da Silva Saturnino Monteiro, antigo professor da Escola Naval das cadeiras de Organização e Arte de Comando, Política e Estratégia e História Marítima, membro emérito da Academia de Marinha e Técnico de ensino programado, é assim, dizíamos, que o autor abre o seu livro, do qual espera que [o aluno] leve até final, sem desfalecimento, e que colha dele ensinamentos úteis que venham a contribuir para melhorar a sua acção como dirigente.

O livro em si, cujos custos o autor suportou, contém como curiosidade não de todo original, mas só vista em casos onde se justifica a aplicação, que umas páginas são para leitura com o livro aberto em posição normal, outras, são para ser lidas com o livro “de pernas para o ar”. Daí, que se insiram, numa

das primeiras páginas, “Instruções para uso deste livro”. Depois, veem as lições, na sua totalidade para ver com o livro na posição normal.

As lições são seguidas de exercícios de aplicação.

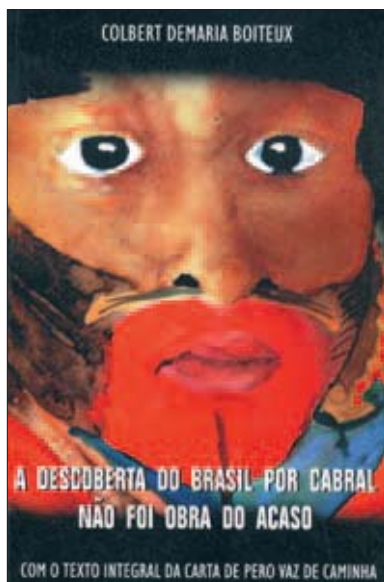
Esperemos que, com as suas lições para desenvolver capacidades de liderança, em dois volumes de duzentas e vinte páginas cada um, as conhecidas e reconhecidas qualidades do Comandante Saturnino, venham a alcançar grande sucesso, para podermos vir a ter a satisfação de contar com lideres do gabarito do autor. Pela oferta de dois exemplares, destinados à biblioteca da R. A., aqui deixamos os nossos agradecimentos.



“A descoberta do Brasil não foi obra do acaso” Colbert Demaria Boiteux

Edição da Fundação Bênçãos do Senhor e Círculo Literário do Clube Naval do Rio de Janeiro.

Ora aqui está um livro curioso. Para contar a história do Descobrimento do Brasil, o autor, que foi aluno da Escola Naval Brasileira (quando nós o fomos também da Escola Naval Portuguesa – nascemos no mesmo ano) mas depois se formou em Engenharia e foi professor de várias Universidades, redige umas cento e cinquenta páginas, e que acontece? Conclui um pequeno tratado onde aborda quase todos os temas relacionados com a História da Navegação, a Marinharia, os Instrumentos Náuticos, passa pelo descobrimento da América e Tratado de Tordesilhas, e termina com a chegada ao Brasil – “achando-o”, não descobrindo-o, e tudo isto com grande leveza, tanto podendo ser interes-



sante para letrados, como didático para jovens.

Conquanto pequenas incorrecções, muito pequenas, possam ocorrer num ponto ou noutro, é uma bela lição para quem deseja abordar o grande tema que são os Descobrimentos, e ficar com uma ideia bem fundamentada sobre o feito de Pedro Álvares Cabral.

Nem lhe faltam, para remates, a primeira folha das “Instruções” de Vasco da Gama para Cabral, e a célebre carta de Pero Vaz de Caminha, um primor de epístola histórica que vale sempre a pena (o gosto!) reler.

A R. A. agradece ao Senhor Engenheiro Colbert a oferta de um volume para a nossa biblioteca, e cumprimenta o autor.

Sousa Machado
CMG REF

JOQUEMOS O BRIDGE

(Problema Nº 12)

Vamos apresentar mais um problema a 4 mãos, em que N/S estão vulneráveis e S joga 6 ♥ após abertura de E em 2 ♠ fraco. Como deve S jogar com saída de W a ♠ 9.

Norte (N):

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

Oeste (O):

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

Este (E):

♠	♥	♦	♣
R	6	6	4
D	3	5	3
V		2	
10			
3			
2			

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
8	A	-	R
7	R		D
6	D		2
4	V		
	10		
	8		

(Solução no próximo número)

SOLUÇÕES PROBLEMA Nº 11

Se tapou E/W e encontrou a solução parabéns, pois trata-se de um problema que a 4 mãos é mais fácil do que sentado à mesa. A saída deu-lhe uma indicação preciosa da colocação do ♣ V e terá que aproveitar como vamos ver na sequência de carteio que se segue:

♣ D faz A do morto; joga ♥ e faz o R pois E não entrará certamente de A; joga outra ♥ e a mão irá para E que jogará ♣; pega de R e corta a última ♥ de 2; destrunfa 2 vezes e joga ♣ para o V de W; eliminados os ♣ e ♥, a 5 cartas tem no morto ♠ V e os 4 ♦ e na mão A8 de ♠ e os 3 ♦; repare que nesta posição W não tem defesa e joga ♦ ou corta e balda, e assim só perderá mais uma vaza, cumprindo o contrato. Temos assim a técnica de carteio de "eliminação e colocação em mão" apresentada como solução do problema nº 1.

Nunes Marques
CALMAN

PASSATEMPO

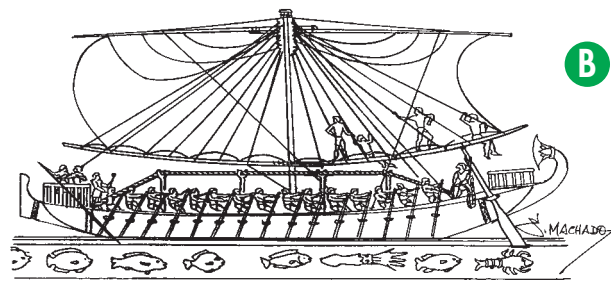
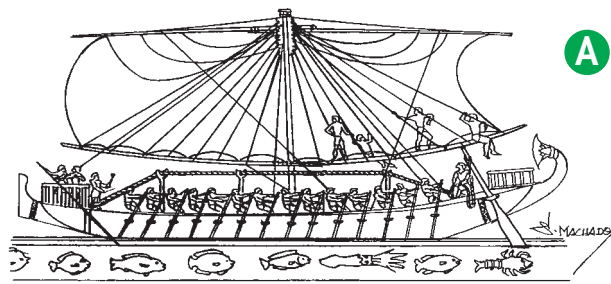
Navio egípcio, segundo relevo em Dayral-Bahri. Vela suspensa entre duas vergas (verga e retranca?), com várias adriças.

Um cabo de reforço do casco, de vante a ré, dando resistência longitudinal, e uns trinta remadores (15 por bordo); leme de esparrela.

Foi em navio semelhante, apenas com vela, que se fez o primeiro périplo de África (a que chamavam Líbia) no sentido dos ponteiros do relógio, 1.400 anos antes de Cristo.

Os dois desenhos A e B não são todavia iguais.

Existem sete diferenças, as quais desafiamos o leitor a identificar.



Desenho da autoria do CMG Sousa Machado



Especialidades - Odonto-Pediatria
Protese
Ortodôncia
Endodôncia

- Dra. Mercia Regina Lima Dantas Wu
- Dra. Ana Cristina Ribeiro
- Dr. Roberto Wu Chen San

Rua Carlos Mardel, Nº 40 R/c Esq.
1900 LISBOA
Tel. 840 55 85

HORÁRIO
Segunda a Sexta
Das 10h30 às 13h00
e das 15h00 às 19h00

Sábado
10h30 às 13h00

Medicina Dentária e Prótese Dentária

- Médicos Dentistas Especializados
- Instalações Modernas e Máxima Higiene
- Laboratório de Prótese Dentária Próprio



Acordo com a ADMA

SM
CLÍNICA DE SANTA MADALENA

Lisboa - Rua Gomes Freire, 183 - 1º - 1150 Lisboa • Telef.: (01) 353 46 55/70 - Fax: (01) 354 56 40
Sintra - Av. Miguel Bombarda, 27 - 4º B - 2710 Sintra • Telef.: (01) 924 34 02
Alverca - E.N. 10 - nº 8 - Sala 108 (Edifício Cinema) - 2615 Alverca • Telef.: 957 36 40

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CFR Silvério Tavares Martins, Vice Chefe da Missão Militar OTAN MILREP, Bruxelas Bélgica.

RESERVA

● CFR RES José Matias Avó Cochicho ● CFR RES Manuel Leitão Duarte Carvalho ● CFR RES Diamantino de Jesus Gameiro Aqueu ● SCH RES Agostinho Maria Rodrigues de Araújo.

SAIBAM TODOS

CLUBE MILITAR NAVAL

PRÉMIO

"MARINHEIRO ARTILHEIRO ANTÓNIO FERREIRA"

● Os prémios correspondentes ao ano lectivo de 1998/99 em número de dois, no valor unitário de Esc. 20.000\$00, são reservados a filhos de praças da Armada e destinam-se a premiar os alunos que obtenham classificações elevadas nos seguintes cursos:

- 9º ano unificado (antigo curso geral dos liceus e cursos equivalentes).
- Ciclo preparatório para o ensino secundário e cursos equivalentes.

A habilitação aos prémios será feita pelos pais ou encarregados de educação dos alunos em carta registada, dirigida ao Presidente da Direcção do Clube Militar Naval, Av. Defensores de Chaves, 26 - 100 Lisboa, expedida até **15 de Novembro de 1999**, e na qual conste:

- Nome do aluno
- Data do nascimento
- Filiação do pai e da mãe
- Endereço dos pais ou encarregados de educação
- Escola ou liceu que frequentou no ano lectivo de 1998/99
- Número de turma, nº. do aluno e nº. do ano que frequentou no ano lectivo 1998/99
- Média final que obteve no ano lectivo de 1998/99

Não poderão concorrer ao Prémio "Marinheiro Artilheiro António Ferreira" os alunos que tenham mais de 17 e 14 anos de idade completados no ano civil da habilitação, respectivamente para as alíneas a) e b) deste aviso, de acordo com o artigo 7º. do Regulamento.

Não serão atribuídos quaisquer prémios quando os candidatos tiverem obtido classificações inferiores a 12 (doze) valores.

EXPOSIÇÃO D. JOÃO VI E O SEU TEMPO

● "A EXPOSIÇÃO D. JOÃO VI E O SEU TEMPO", decorre no Palácio Nacional da Ajuda Galeria D. Luís I, por iniciativa da Comissão dos Descobrimentos.

O Instituto de Acção Social das Forças Armadas colabora na referida exposição com uma peça de extraordinária beleza e incalculável valor, uma custódia, doada pela Princesa D. Maria Francisca Benedita ao Centro de Apoio Social de Runa e, normalmente, exposta no Museu deste Centro.

Os beneficiários do IASFA têm acesso GRATUITO à exposição, que decorre todos os dias úteis, das 10.00 horas às 18.00 excepto, às 2as Feiras, até final de Julho, bastando apresentar na recepção o CARTÃO DE ASSISTÊNCIA NA DOENÇA DOS MILITARES DA ARMADA (ADMA).

RECTIFICAÇÃO

Relativamente ao artigo "O Curso de Formação de Sargentos (CFS)" publicado na RA Nº 320 de Maio de 1999, esclarece-se e rectifica-se o seguinte:

A classe de "Enfermeiros e Técnicos de Diagnóstico e Terapêutica" é constituída por duas subclasses:

- Enfermeiros (HE)
- Técnicos de Diagnóstico e Terapêutica (HP)

Nos Sargentos em RC existe a classe "Técnicos Navais" constituída por dois ramos:

- Programadores de Informática (PIN)
- Electrónica (ELT)

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

7. ASTROLÁBIOS NÁUTICOS NO MUSEU DE MARINHA

Apesar de haver conhecimento de que os pilotos portugueses usavam o astrolábio náutico, para determinarem a posição do navio na época dos Descobrimentos, só em 1917, Luciano Pereira da Silva chamou a atenção para a importância deste instrumento.

Mais tarde, em 1934, Fontoura da Costa, volta a falar-nos destes instrumentos n'A *Marinharia dos Descobrimentos*. Todavia, é David Waters que, em 1957 e depois em 1969, elabora as primeiras listas, a última das quais já contém 21 exemplares. Em 1983 Alan Stimson publica a primeira e, ainda, única obra – *The mariner's astrolabe* – exclusivamente dedicada ao astrolábio náutico, onde reúne 65 exemplares. Actualmente, graças ao espectacular desenvolvimento que tem havido na arqueologia náutica, já existem mais de 80 astrolábios em museus e colecções particulares.

Em Portugal, apenas soubemos guardar um exemplar que se encontra no Observatório Astronómico da Universidade de Coimbra, o qual, devido às suas características, dimensões e peso, nunca foi usado a bordo dos navios.

Todavia, em 1983, um mergulhador amador, de nome Sardinha Alves encontrou um objecto, nas proximidades da Ericeira que só identificou quando assistia a um programa de televisão. Ofereceu ao Museu de Marinha, o Ericeira (todos os astrolábios náuticos têm nomes próprios) que passou a ser o primeiro da colecção que começou a constituir-se.

Neste mesmo ano, tendo sido encontrados, nos restos do galeão português *Sacramento*, afundado na Baía em 1668, dois astrolábios náuticos, a Marinha do Brasil, graças ao empenho do CAIm Max Justo Guedes, ofereceu ao Museu de Marinha o *Sacramento-B*.

Ainda durante a década de 1980, foi adquirido um lote de objectos provenientes da nau Santiago, afundada, em 1585, nos baixos da Índia, no Canal de Moçambique. Assim entrou para o Museu de Marinha o astrolábio *Santiago*, sem marcas nem data.

O *Nuestra Señora de Atocha*, um galeão espanhol que transportava grande quantidade de prata e ouro, afundou-se nos baixos de Key West, na Florida, no ano de 1619. Nos restos deste navio, foram encontrados cinco astrolábios. Dois deles foram adquiridos, num leilão da Christie's em New York, com o apoio de várias instituições e vieram aumentar o património do Museu de Marinha.* São eles o *Atocha III*, de 1605, que exhibe um G, o que indicia que foi fabricado por Agostinho Gois Raposo e o *Atocha IV*, com a data de 1616 e assinado por João Dias, um bem conhecido artífice português.

Na ria de Aveiro, Victor Manuel Paiva Santos achou um astrolábio em impecável estado de conservação, datado de 1575 e com cinco pequenos círculos em cruz que o identificaram como português. É o *Aveiro*.

Mais recentemente, quando se preparava a EXPO-98, e foi cometido ao Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática, a missão de explorar um sítio, para encontrar peças que valorizassem aquela exposição, no campo da arqueologia, foi escolhida a entrada da barra do Tejo. Sucedeu o inesperado: entre cerâmica e outro material, os valorosos mergulhadores do referido Centro, acharam três astrolábios, o *São Julião da Barra 1*, *São Julião da Barra 2* e o *São Julião da Barra 3*, o último dos quais em perfeito estado, com a data de 1606 e com a marca de cinco pequenos círculos em cruz, já atrás assinalada.

Assim, no Museu de Marinha encontram-se actualmente nove astrolábios náuticos, o que faz desta colecção a maior jamais reunida em continuidade.

Museu de Marinha
(Texto de A. Estácio dos Reis – CMG)

*O autor contou a história destes astrolábios e da sua aquisição na revista *Oceanos*, nº 2, Outubro de 1989

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

7. ASTROLÁBIOS NÁUTICOS NO MUSEU DE MARINHA



Ericeira



Sacramento B



Santiago



Atocha III



Atocha IV



Aveiro



S. Julião da Barra 1



S. Julião da Barra 2



S. Julião da Barra 3



REVISTA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 323 • ANO XXIX

AGOSTO 99 • MENSAL • 240\$00



*O cruzador Carlos,
1900*

Os últimos navios do Império



Paintura do Arquiteto Teófilo Gomes

Cruzador "Adamastor" 1897-1933

CARACTERÍSTICAS

Construído em Livorno em 1896
Casco de aço
Deslocamento: 1757 toneladas
Comprimento: 73,81 metros
Duas máquinas de 4000 cavalos
Velocidade máx: 18,9 nós
Armamento: Duas peças de 150mm/30;
4 peças de 105mm/46;
Duas peças de 37mm/20;
3 tubos lança-torpedos;
3 metralhadoras.

COMISSÕES PRINCIPAIS

Viagem ao Brasil, 1898
Estação Naval de Moçambique, 1899
Comissão ao Extremo Oriente, 1904
Viagem de soberania a Angola, 1907
Comissão a Timor, 1908
Implantação da República, 1910
Comissão à América do Sul, 1911
Comissão a Macau, 1912
Combates no Rovuma, 1916
Operações de guerra em Moçambique, 1916
Estação Naval de Moçambique, 1916/1919
Missão ao Extremo Oriente, 1927
Visita oficial ao Japão, 1930.

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 323 • Ano XXIX

Agosto 1999

Director

CALM EMQ RES

Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CFR REF Jorge Manuel Patrício Gorjão

Redacção

2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção

1SARG T Vitor Manuel Gaspar Lopes

Colaboradores Permanentes

CMG REF Raúl de Sousa Machado

CTEN FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos

CTEN Abel Ivo de Melo e Sousa

1TEN REF Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade

Edifício da Administração

Central de Marinha

Revista da Armada

Rua do Arsenal

1149-001 Lisboa - Portugal

Telef: (01) 321 76 50

Fax: (01) 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet

<http://www.marinha.pt>

e-mail da Revista da Armada

revista.armada@mail.marinha.pt

Fotocomposição, paginação electrónica, fotolito, montagem e produção

Página Ímpar, Lda.

Estrada de Benfica, 317 - 1º F

1500-074 Lisboa

Tiragem média mensal:

6000 exemplares

Preço de venda avulso: 240\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343



Reprodução
de uma pintura
da autoria do Rei
D. Carlos.

ANUNCIANTES:

BTA - Banco Totta & Açores; Clínica Dentária e Ortodontica;
EID - Empresa de Investigação e Desenvolvimento de Electrónica, S.A.;
GALP; OGFE - Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento;
Policlínica de Vale Fetal.

SUMÁRIO



No passado dia 20 de Maio, a Marinha portuguesa deixou a sua "Última Capitania de Além-Mar", criada e desenvolvida nas costas da China.

4

João Maria Ferreira do Amaral, Oficial de Marinha, chefiou os destinos de Macau numa altura em que a presença portuguesa no Extremo Oriente era sujeita às maiores provações, conseguindo, à custa do seu valor e sacrifício pessoal, reabilitá-la.

8



Os anos 90 foram decisivos para a integração feminina nas Forças Armadas Portuguesas.

13

A história do Cruzador "D. Carlos I", mais tarde "Almirante Reis", o maior navio combatente que pertenceu à Armada.

17



OS ÚLTIMOS NAVIOS DO IMPÉRIO	2
PLANETÁRIO CALOUSTE GULBENKIAN	22
A MARINHA JOANINA	24
INSTITUTO HIDROGRÁFICO	26
ESCOLA NAVAL	27
NOTÍCIAS	38
DESPORTO	31
VIREI DE BURRO/CONVÍVIOS	32
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA

Um adeus a Macau

Depois de alguns séculos de presença portuguesa em terras de além-mar, que tanto condicionaram e continuam a condicionar a identidade nacional, aproxima-se o dia em que a República Popular da China reassumirá a administração do território de Macau. Nesse dia, quando a bandeira portuguesa for arriada das margens do rio das Pérolas, ficará encerrado um longo ciclo da nossa História, ao qual está indissolivelmente ligado o nosso imaginário colectivo e muitas das nossas memórias marinheiras. Por isso, as cerimónias que recentemente marcaram a completa localização dos quadros da Capitania dos Portos de Macau têm um simbolismo marcante, na medida em que ultrapassam a simples formalidade da cessação de responsabilidades numa Capitania, para representarem o culminar da presença permanente da nossa Marinha em áreas não europeias.

A Capitania dos Portos de Macau é não só uma das mais antigas Capitánias portuguesas, como também uma das mais antigas instituições do território de Macau.

As suas origens parecem encontrar-se numa deliberação do Leal Senado da Câmara de Macau que em 1822 nomeou o capitão de mar-e-guerra Francisco Victória Vasconcelos Pereira Barreto para dirigir o ordenamento do porto *“por concorrerem nele as qualidades precisas para comandante da Marinha Mercantil deste porto... ficando-lhe subordinados os capitães de todos os navios para lhe responderem pelos procedimentos das suas equipagens”*.

A partir de então, foi regularmente designado um oficial de Marinha Militar para dirigir esse serviço público, destinado a assegurar o exercício da autoridade marítima e a coordenação, desenvolvimento e promoção das actividades marítimas de Macau.

Ao longo de vários decénios e até aos nossos dias, a Capitania dos Portos de Macau e aqueles que devotadamente a serviram nas mais diversas funções, prestaram relevantes serviços ao território em áreas tão diferentes como a hidrografia, a meteorologia, a farolagem e a balizagem, a gestão portuária, a segurança da navegação, a administração pública e, até, a intervenção cultural e a acção humanitária.

Desse labor de homens e mulheres resultou uma organização que foi capaz de progressivamente se modernizar e de se ajus-

tar aos tempos, de granjear o respeito público, de suscitar a simpatia dos macaenses e de satisfazer algumas necessidades reais do território através da criação de serviços credíveis e eficientes como têm sido as Oficinas Navais, a Escola de Pilotagem ou o Museu Marítimo de Macau.

Essas instituições de referência em Macau, tal como as cartas hidrográficas do território, o Farol da Guia ou o Quartel dos Mouros são, entre outros, verdadeiros símbolos daquilo que a Capitania dos Portos de Macau e com ela a Marinha Portuguesa deixarão às novas autoridades da futura Região Administrativa Especial de Macau.

Trata-se de uma herança valiosa que o tempo e a determinação de muitos permitiram consolidar e que não será facilmente subalternizada ou esquecida no futuro, porque respondeu a necessidades concretas, assenta em princípios universais e foi forjada na criatividade, na cooperação, na experiência e na mais elevada noção de serviço público.

De facto, desde que em 13 de Abril de 1987 foi assinada a Declaração Conjunta Luso-Chinesa, que o problema da localização dos quadros da Capitania dos Portos de Macau se apresentou como um desafio de prestígio e de responsabilidade a diferentes níveis, desde a formação técnico-profissional à modernização tecnológica.

Passados 12 anos de preparação e a cerca de 6 meses da data de transferência da administração para as autoridades da futura Região Administrativa Especial de Macau, a Marinha Portuguesa pode orgulhar-se pela forma como os seus elementos conduziram todo o complexo processo de localização naquele território e pelo trabalho que metódica e atempadamente foi realizado.



Aspecto da tribuna nas cerimónias realizadas no jardim Vasco da Gama no dia 20 de Maio de 1999.



Cerimónia de apresentação de cumprimentos da Marinha ao General Vasco Rocha Vieira, Governador de Macau.

Por isso, as cerimónias que marcaram a conclusão do processo de localização da Capitania dos Portos de Macau não podiam deixar de se pautar por níveis de dignidade compatíveis com o mérito do trabalho desenvolvido pela Marinha em Macau, sobretudo nos últimos 12 anos e, como aconselhava a nossa tradição naval, as cerimónias não poderiam resumir-se a um burocrático acto solene de posse e a discursos de circunstância. Nessa perspectiva, foram planeadas e programadas por forma a acentuar a importante herança histórico-cultural simbolizada na Capitania dos Portos e a servir de estímulo e referencial aos novos dirigentes.

PASSAGEM DE TESTEMUNHO

Pela sua importância e pelo seu significado no contexto da conclusão do processo de localização dos quadros da Capitania dos Portos de Macau, transcrevem-se algumas partes dos discursos proferidos pelo Eng. José Alves de Paula, Secretário-Adjunto para os Transportes e Obras Públicas do Governo de Macau e pela Eng.^a Suzana Wong Soi Man, a nova Directora da Capitania dos Portos de Macau, na cerimónia do acto de posse realizado no dia 20 de Maio de 1999....

ENG. JOSÉ ALVES DE PAULA

Acabamos de assistir a uma cerimónia que constitui um dos últimos e mais importantes passos do processo de transição da soberania de Macau e, particularmente, da localização da sua Administração.

As nomeações hoje realizadas, que encerram a localização no âmbito da tutela que me está cometida, deixam a Capitania dos Portos de Macau com todas as suas chefias localizadas. Foi um processo que se desenvolveu firmemente mas de forma serena e programada, sem sobressaltos nem descontinuidades. Passam agora a ser quadros locais, convenientemente preparados, a ocupar todos os lugares de direcção e chefia neste fundamental e complexo órgão da Administração Pública de Macau. Estão reunidas todas as condições para que a transferência de soberania do território se processe de forma contínua e eficiente.

Cessa hoje funções de Capitão dos Portos de Macau o Senhor Comandante Herlander Zambujo, individualidade com grande experiência de Macau e da sua Capitania, na qual desempenhou exemplarmente os cargos máximos. Tive oportunidade de conviver com ele durante quase 3 anos, ao longo dos quais contei com a sua colaboração assídua, sempre marcada pela lealdade, competência, voluntariedade e dedicação ao serviço e à causa pública. Saliento, ainda, o permanente esforço que desenvolveu na formação dos quadros da Capitania, preparando-os para assumirem as responsabilidades em que agora estão investidos.

Enalteço essas qualidades, agradeço essa colaboração e desejo-lhe as maiores felicidades pessoais e nos cargos em que, em Portugal e ao serviço da Armada Portuguesa, vier a ser chamado a desempenhar.

A nomeação da Eng.^a Wong Soi Man para o cargo de Directora da Capitania dos Portos de Macau culmina um percurso de grande sucesso. Tendo já desempenhado diversos cargos na hierarquia de chefia da Capitania, numa forma em que sempre se salientaram a sua grande competência, dedicação e lealdade, conhece bem o cargo que vai assumir e a complexidade da missão. Mas não temos a mínima dúvida de que as qualidades que já demonstrou prenunciam que será perfeitamente capaz de realizar com sucesso este maior desafio que lhe foi posto e que, corajosa e resolutamente aceitou.

Ao assumir um cargo que, até hoje, sempre foi desempenhado por um oficial superior da Armada Portuguesa, afirmo-lhe toda a nossa confiança e que poderá contar com todo o apoio que vier a achar necessário para o desempenho da sua missão que, sabemos-lo, desempenhará com toda a lealdade e dedicação. Fica nas suas mãos esta instituição secular, depositária de históricas tradições e que é de enorme responsabilidade para a vida do território, sua economia, estabilidade e autonomia.

ENG.^a SUZANA WONG SOI MAN

Em primeiro lugar desejo agradecer a vossa presença nesta cerimónia, particularmente a V. Exa Senhor Secretário-Adjunto, não só pela confiança em mim depositada, mas também porque constitui um forte estímulo para cumprir com mais determinação e entusiasmo as funções de Directora da Capitania dos Portos de Macau que agora assumo com muita honra e satisfação.

A história da Capitania dos Portos de Macau coincide de algum modo com a evolução do comércio marítimo em Macau. Por outro lado, a sua organização também evoluiu de apenas uma Repartição dos Serviços de Marinha até a uma Capitania com competências múltiplas e complexas. Na realidade, o espaço marítimo e as actividades a ele ligadas, constituem valores económicos e sociais relevantes para o Território e para os habitantes de Macau, que vão desde a pesca aos transportes marítimos, passando pelas actividades portuárias e de construção naval e, ainda, por uma gestão ambiental equilibrada em todo o domínio público hídrico.

No aspecto da localização dos quadros, a Capitania tem-se confrontado com maiores dificuldades do que os outros serviços da função pública. Tendo em vista a natureza muito particular da actividade desenvolvida pela Capitania, foi facultada formação específica na área marítima, não só através de acções realizadas na Escola de Pilotagem de Macau, designadamente o Curso de Estudos Marítimos, mas também mediante a frequência de cursos em estabelecimentos de ensino superior de Portugal e da Universidade Marítima Mundial na Suécia, complementados por estágios profissionais em organismos da Marinha Portuguesa.

Nesta ocasião permitam-me deixar umas palavras de homenagem a todos os oficiais, sargentos e praças da Marinha Portuguesa, que têm contribuído para o processo de localização dos quadros da Capitania, pois sem o seu esforço, a cerimónia de hoje talvez não fosse viável.

A partir de hoje, temos já uma equipa completamente localizada, mas ao mesmo tempo sentimos que os desafios que se nos deparam exigem maiores esforços. Como elementos integrais da comunidade local não temos nenhuma desculpa, tais como diferenças de culturas ou de linguagens, para ignorar quaisquer responsabilidades que nos competem.

...

Antes de terminar queria agradecer ao meu antecessor, Comandante Zambujo, a forma aberta, sincera e responsável como me aconselhou com as suas experiências e opiniões sobre a Capitania, que certamente fortalecem a minha confiança para os meus trabalhos futuros e, simultaneamente, desejo-lhe as maiores felicidades profissionais, pessoais e familiares.

...



A Eng.^a Suzana Wong no momento em que tomava posse como Directora da Capitania dos Portos de Macau.



Sessão de apresentação do livro "A Marinha Portuguesa em Macau" realizada no Museu Marítimo.

Quase todos compreenderam esse momento histórico em que a nossa Marinha se desligava da "última Capitania de além-mar" e a participação do Governador de Macau e de muitos membros do Governo e da Assembleia Legislativa de Macau nas cerimónias realizadas, não pode deixar de ser interpretada como uma homenagem à Marinha Portuguesa e aos últimos marinheiros portugueses do Oriente.

As diversas cerimónias revestiram-se de grande dignidade e coincidiram com as comemorações do "Dia da Marinha e da Capitania dos Portos", tendo tido o seu ponto alto no dia 20 de Maio de 1999, quando se realizou a sessão solene de tomada de posse da nova Directora da Capitania dos Portos de Macau, Eng.^a Suzana Wong Soi Man, que substituiu o CFR Herlander Zambujo.

Antes haviam sido realizadas as actividades que habitualmente se integram nas comemorações do Dia da Marinha em Macau, designadamente a cerimónia solene no Jardim Vasco da Gama presidida pelo Governador de Macau, onde se procedeu à imposição de condecorações a militares e civis e à colocação de uma coroa de flores na base da estátua de Vasco da Gama. Além desta cerimónia realizou-se na capela do Farol da Guia uma missa por alma dos marinheiros falecidos no mar, assim como o tradicional embandeiramen-

to dos navios, as regatas náuticas, um torneio interno de futebol e um torneio de bridge aberto à comunidade local.

No entanto, dois importantes aspectos que muito prestigiaram as comemorações do Dia da Marinha e da Capitania dos Portos merecem ser destacados no momento em que se completou o processo de localização de quadros da Capitania dos Portos de Macau, uns porque simbolizam a vontade de preservar o passado e a herança marítimo-cultural portuguesa e, outros, porque representam um instrumento da vontade de assegurar uma cooperação técnica eficaz no futuro.

No aspecto cultural destaca-se a edição de um livro intitulado "A Marinha Portuguesa em Macau", da autoria do Comandante Rodrigues da Costa, que constitui um repositório das actividades da Marinha em Macau ao longo dos séculos e que permite assinalar de uma forma duradoura os contributos dos marinheiros portugueses no processo de desenvolvimento de Macau.

Assinala-se, igualmente, a feliz iniciativa da edição com tradução chinesa das "Rosas dos Ventos das Cartas de Marear Portuguesas", originalmente extraída de "A Marinharia dos Descobrimentos" do Comandante Fontoura da Costa, que foi publicada com autorização do Clube Militar Naval e constitui um importante instrumento de divulgação da cultura náutica portuguesa.



O CMG Martins e Silva e o CFR Mourão Ezequiel assinando os protocolos de cooperação com a Capitania dos Portos de Macau.

CONDECORAÇÕES



Aspectos da cerimónia de entrega de condecorações realizada no Jardim Vasco da Gama:
CFR Rocha Carrilho (1), outros militares (2), funcionários civis (3), comendador Moraes Alves (4) e comendador Dr. Stanley Ho (5).



Cerimónia de lançamento à água de uma coroa de flores em memória dos marinheiros mortos no mar.

Mas as iniciativas culturais ainda estiveram presentes na apresentação de duas belas edições da autoria de ilustres marinheiros: “A China” do Comandante Jayme do Inso e as “Imagens do Oriente” do Médico Naval Dr. António Gonçalves Pereira, para além da edição de uma medalha comemorativa da Capitania dos Portos de Macau, concebida pelo Comandante Herlander Zambujo.

Tão diversificada iniciativa cultural que marcou e conferiu uma dignidade acrescentada à transferência de poderes na Capitania dos Portos que foi dirigida e fortemente impulsionada pelo Comandante Herlander Zambujo, merecendo palavras de homenagem da Eng.^a Suzana Wong Soi Man que a seu respeito afirmou que “para além das funções inerentes ao cargo de Director da



Museu Marítimo de Macau.

Capitania contribuiu também para muitas actividades de carácter cultural e patrimonial, enriquecendo a Capitania dos Portos de Macau com outros aspectos muito valiosos”.

No aspecto técnico destaca-se a inauguração da estação costeira GMDSS de Macau destinada ao apoio a embarcações em perigo na área marítima de Macau e a apresentação da nova carta hidrográfica de Macau – a Carta Náutica Oficial 96301 - produzida conjuntamente pelo Instituto Hidrográfico e pela Capitania dos Portos de Macau.

De igual relevância destaca-se, também, que foram assinados dois importantes protocolos de cooperação entre a Capitania dos Portos de Macau e duas instituições da Marinha Portuguesa, respectivamente o Museu de Marinha e o Instituto Hidrográfico. Estes protocolos assinados pelo CMG Martins e Silva, director do Museu de Marinha, e pelo CFR Mourão Ezequiel, director-técnico do Instituto Hidrográfico, simbolizam a vontade de cooperação entre a Marinha Portuguesa e as novas autoridades marítimas da futura Região Administrativa Especial de Macau.

No dia 20 de Maio de 1999 a Marinha Portuguesa deixou a sua “última Capitania de além-mar”, criada e desenvolvida nas costas da China pela dedicação, pela inteligência e pelo profissionalismo de muitos marinheiros.

Foi um dia que fica na História da Marinha e muitos daqueles que com o seu esforço contribuíram para que esse dia fosse possível, como no seu discurso de posse afirmou a nova Directora da Capitania, não tiveram o privilégio de partilhar os emocionantes momentos proporcionados por um escasso grupo de homens que ostentando a farda do botão de âncora deram “volta à sua faina” e que nos seus rostos mostravam a satisfação pelo dever cumprido.



O Quartel dos Mouros.



Macau em finais do século XX (vista da parte sul da península e da ponte que desde 1974 a liga à ilha da Taipa).

Ferreira do Amaral e a reabilitação de Macau

Sempre que, ao longo da sua História, Portugal enfrentou graves períodos de crise, surgiram homens (ou mulheres, honra lhes seja!) capazes de "remar contra a maré" e, vencendo o desânimo e as adversidades, restituir à sua Pátria o prestígio perdido.

João Maria Ferreira do Amaral, distinto oficial de Marinha, chefiou os destinos de Macau numa altura em que a presença portuguesa no extremo Oriente era sujeita aos maiores vexames e provações, conseguindo, à custa do seu valor e sacrifício pessoal, reabilitá-la, dar-lhe um novo fôlego e conduzi-la a uma nova, conquanto efêmera, fase de regeneração.

A SITUAÇÃO NO TERRITÓRIO

Para melhor se compreender a obra de Ferreira do Amaral como governador é indispensável conhecer a situação no território antes e à data da sua chegada e, acima de tudo, há que desfazer um equívoco em que certamente laborarão muitos leitores: ao contrário do que é maldosamente defendido por inúmeros autores estrangeiros (nomeadamente ingleses) e, inclusive, alguns portugueses, Macau foi, desde o início, uma legítima possessão portuguesa. Tendo batido e expulso, a pedido dos mandarins de Cantão, os piratas da península de Heung-San, os portugueses aí se instalaram, tendo-lhes a referida península sido cedida, num gesto de gratidão, sem limites de prazo nem de autoridade. É certo que lhes foi exigido um tributo, que mais não era do que um acto de vassalagem que o imperador, como "Filho do Céu", considerava ser-lhes devido por todas as nações da Terra. Assim sendo, a nossa presença por aquelas paragens esteve sempre longe de ser uma situação precária, apenas tolerada pelo governo de Pequim. O que houve, sim, foram abusos graduais consentidos ao longo dos tempos.

Como é do conhecimento geral, o

domínio espanhol, entre 1580 e 1640, fez com que grande parte das possessões ultramarinas portuguesas fossem deixadas ao abandono e, entre elas, naturalmente, Macau. Dessa situação se aproveitaram os

holandeses que, em 1601, lançaram um ataque ao território, através de uma esquadra comandada pelo Almirante Van Neck. Esse tipo de incursões repetiu-se por diversas vezes até 1615. A fraca resistência dos ocupantes encorajou os mandarins e o próprio imperador chinês, mais interessados em obter proveitos do que no domínio territorial, a impor cada vez mais a sua hegemonia. Exigiram, assim, maiores tributos, proibiram novas edificações na área da cidade e a entrada de novos habitantes, estabelecendo uma porta no istmo de Macau (Porta do Cerco). Impuseram, além disso, uma alfândega sua (*Ho-Pu*) e um mandarim seu (*Tso-Tang*).

Entre 1660 e 1752 procuraram os portugueses, através do envio de embaixadas, que o governo de Pequim acabasse com estes vexames mas, apesar da cordialidade com que todas elas foram recebidas, revelaram-se, na sua essência, infrutíferas.

Nestas condições se foi tornando cada vez mais confusa a situação política macaense: a governadores autoritários sucediam-se senados absorventes do poder, sempre sob pressão dos mandarins e da sombra da ascensão inglesa. Vitoriosa da primeira Guerra do Ópio (os ingleses haviam descoberto naquele produto uma moeda de troca mais rentável para os produtos chineses), a Inglaterra havia imposto à China, através do Tratado de Nanquim – 1842 – a cedência de Hong-Kong e preparava-se para tornar a cidade um forte ponto de atracção comercial no Sueste asiático, fazendo dela um porto franco. Cedo, porém se verificaria o malogro desta solução pois, ressentidos com a recente humilhação, os chineses viriam, deliberadamente, a afastar daquele território os seus investimentos e mesmo grande parte dos mercadores ingleses preferiria manter-se em Macau.

Não desejando, porém, ver-se ultrapassada (eis um flagrante caso de precipitação!), a Coroa Portuguesa decreta, em 1845, que Macau seja, igualmente, um porto franco (administrativamente saíra, já, em 1844, juntamente com Timor, de



Comandante Ferreira do Amaral.

sob a alçada de Goa). Esta medida viria, a médio prazo, a tornar-se desastrosa, pois a extinção da alfândega Ho-Pu acabaria por levar ao boicote por parte dos comerciantes chineses, à semelhança do que sucedia em Hong-Kong, enquanto, por sua vez, a abolição da alfândega portuguesa, faria “secar” uma das principais fontes de receita do território.

É esta a delicada situação que Ferreira do Amaral vem encontrar quando, em 21 de Abril de 1846, toma posse como governador.

O OFICIAL DE MARINHA

João Maria Ferreira do Amaral começou, desde muito cedo, a mostrar o seu valor. Tinha apenas 16 anos quando seguiu, em

Após a usurpação de D. Miguel, foi dos poucos oficiais de Marinha a conseguir emigrar e apresentar-se na ilha Terceira ao serviço de D. Pedro. Participou, assim, no desembarque do Mindelo, comandando um dos pequenos navios da esquadra liberal. Comandou ainda o brigue *S. Boaventura* e, em 1833, a esquadilha do Ribatejo, que defendeu Lisboa pela parte ocidental. Conquistando a estima e a consideração de Napier era, já, por distinção, no fim da guerra, oficial superior.

Até 1844 comandou diversos navios, entre os quais a corveta *Urânia* e a fragata *Diana* que foi enviada ao Brasil e ao Rio da Prata numa ocasião em que, por aquelas paragens, perigavam seriamente os interesses e a segurança dos portugueses.



Penha e Palácio do Governador.

1821, como Aspirante de Marinha para servir na esquadra do Brasil, pouco antes da proclamação de independência daquela colónia. Esta proclamação é feita em 1822, mantendo-se, no entanto, a Baía fiel a Portugal. Foi, por este motivo, a cidade cercada em 1823 por terra e por mar pelas forças brasileiras comandadas pelo General Labatour (a força naval era comandada por Lord Cokrane). A cidade acabou por ser ignominiosamente entregue pelo General Madeira e pelo comandante da esquadra, João Félix, numa desobediência às ordens do governo da Metrópole. Verificaram-se, contudo, actos isolados de exemplar heroísmo, entre os quais o do Guarda-Marinha Ferreira do Amaral, que em Itaparica chefou uma coluna de assalto das forças de marinha portuguesas. Com o braço direito desfeito por um tiro de canhão continuou a incitar os seus homens à carga, gritando *Avante, meus bravos camaradas! Ainda me sobra outro braço!* (1) Levado quase à força para um hospital de campanha, onde o que lhe restava do braço teve que ser amputado a sangue-frio, não se conteve ao ver o esmorecimento que o seu próprio sofrimento causava nos companheiros e, erguendo-se, então, da cadeira onde se encontrava, lançou ao ar o braço amputado e exclamou com arrebatamento *Viva Portugal!*

Prosseguiu, no entanto, a sua carreira, tendo sido promovido a Tenente.

Em Angola comandou a estação naval e distinguiu-se no combate à escravatura, tendo prendido um famoso negreiro chamado Arsénio Pompílio.

Era deputado por aquela colónia quando foi nomeado Governador de Macau.

A ACÇÃO DO GOVERNADOR

Como vimos antes, o governo português tinha, através de um decreto real, em 1845, transformado Macau num porto franco. Esta solução não tinha, porém, vingado em Hong-Kong, em grande parte devido ao boicote dos mercadores chine-

ses, ressentidos com os termos insultuosos do Tratado de Nanquim, e o território português levaria, sem dúvida, a melhor, não fora o facto de adoptar uma política semelhante.

Nenhum dos governadores conseguira, no entanto, implementar efectivamente o decreto. Coube a Ferreira do Amaral a tarefa de o fazer (fora esse o principal motivo da sua nomeação) e, embora a medida acabasse por se revelar desastrosa, mais não fez do que cumprir uma ordem do governo central.

Ora, à data da sua chegada, as condições estavam longe de ser propícias à implementação do novo estatuto: os mandarins de Cantão, sob o beneplácito do governo de Pequim, impunham as suas vontades, cobravam direitos alfandegários e mantinham o território quase isolado, opondo entraves ao seu crescimento físico e demográfico. Havia, antes de mais, que restabelecer a enfraquecida autoridade portuguesa, acabar com os abusos da dominação chinesa (pois não fora Hong-Kong cedida incondicionalmente?) e transformar Macau numa verdadeira colónia.

Para tal começou por acabar com as limitações ao crescimento da cidade, tomando posse, à mão armada, das ilhas de Taipa e Coloane, que fortificou e projectando estradas entre os muros da cidade e a Porta do Cerco, ordenando, com isto, a remoção de grande número dos túmulos chineses que juncavam os arredores e entupiam os acessos (não fora esta acção e haveria o risco de mais cedo ou mais tarde a colónia se transformar num imenso cemitério chinês). Criou-se, assim, uma situação delicada, pois a veneração dos antepassados é muito cara aos chineses. Consciente deste problema, Amaral, não obstante o seu carácter autoritário e determinado, agiu com grande tacto e diplomacia, fazendo ver que não havia intenções de ofender e concedendo compensações monetárias às famílias mais desfavorecidas.

O passo seguinte foi acabar com a intolerável opressão dos mandarins: determi-

nou que os donos das terras situadas para aquém da Porta do Cerco pagariam impostos não àqueles mas sim ao governo português e recusou-se a pagar mais fora do chão de Macau, imposição abusiva tolerada durante séculos e que dava ilegítimamente argumentos aos que defendiam não ter Portugal, desde o começo, efectiva soberania sobre o território. Fez também expulsar vários mandarins que cobravam taxas ilegais



Palácio do Governador, cerca de 1890.

aos navios e aos comerciantes, chegando ao ponto de, sem qualquer cerimônia, atirar pessoalmente pelas escadas um dos que difamara a sua administração e tivera, apesar de tudo, o desprazer de lhe aparecer no Palácio do Governo. Esta firmeza de agir era, contudo, sempre acompanhada de uma continuada acção diplomática junto do vice-rei de Cantão, explicando que mais não se fazia do que fazer cumprir ordens da Coroa Portuguesa e repor a legalidade num território que era, *de jure*, pertença de Portugal.

Mas para Macau ser um verdadeiro porto franco, havia ainda que acabar com o símbolo oficial da hegemonia chinesa: a alfândega *Ho-Pu*, que foi finalmente extinta em 5 de Março de 1849 (a alfândega portuguesa já fora, entretanto, abolida). Conforme referido anteriormente, esta revelou-se uma medida nefasta, pois conduziu ao boicote chinês, à semelhança do que sucedia em Hong-Kong. Para impedir o êxodo que se adivinhava, o Governador viu-se mesmo forçado a proibir a saída dos proprietários chineses sem uma autorização escrita, autorização essa cuja ausência implicaria o confisco das propriedades como tendo sido abandonadas. A verdade é que sem a colaboração Chinesa, Macau ficava reduzido de posto comercial a posto militar avançado, ao nível das arruinadas possessões portuguesas na Índia e em África.

Se implementar todas estas medidas já de si era difícil, pela feroz oposição dos visados, mais difícil se tornou quando o próprio Senado criticou a “política anti-chinesa” de Amaral. Em resposta, foi dissolvido, tendo os ex-senadores sido acusados da falta de lealdade e de patriotismo (é provável que grande parte deles compactuasse com a corrupção, dela colhendo benefícios). A acção daquele órgão foi, em consequência, severamente limitada a partir daí.

Mas não foi apenas da parte do Senado que surgiram entraves. O próprio governo central, absorvido em novos assomos de guerra civil, deixou a colónia abandonada à sua sorte, descurando o apoio devido à implementação das suas próprias políticas. Extinta, com a alfândega portuguesa, a principal fonte de rendimentos do território e entregue aos seus precários recursos (que incluíam as patrióticas contribuições dos mercadores macaenses), o Governador foi obrigado a lançar impostos sobre a população, impostos que, aliados ao recrutamento forçado para garantir a segurança e a ordem públicas, geraram o descontentamento geral. Em 23 de Novembro de 1847 Amaral, numa carta para Lisboa, dera já conta da situação instável que se criava: *Eu respondo com a minha cabeça que hei-de cumprir e fazer cumprir tudo o que humanamente seja possível e me seja ordenado pelo governo, mas sem dinheiro e sem crédito é exigir mais do que pode*

homem dum braço só (2). A situação chegou a exigir uma quase implementação da lei marcial, mas Amaral conseguiu afirmar a autoridade portuguesa e granjear o respeito não apenas da população local mas também das autoridades chinesas. Nem mesmo os ingleses ousavam desafiar-lo abertamente (“preocupados” com a segurança do território, os nossos velhos aliados já tinham tentado por duas vezes – 1807 e 1810 – impor a sua presença militar, não tendo, porém, sido bem sucedidos), como o atesta o infame caso Summers:

Em 7 de Junho de 1849, durante a processão de *Corpus Christi*, um cidadão inglês de Hong-Kong, James Summers, num gesto de arrogância, desrespeito e fanatismo protestante, recusou-se a tirar o chapéu, obstinando-se na sua recusa mesmo depois de educadamente advertido, sendo, por esse motivo, encarcerado. Na manhã seguinte, Amaral foi interpelado por três oficiais superiores da Marinha Inglesa que ali se encontravam para uma regata organizada pela Administração macaense. Apesar de pressionado para libertar Summers imediatamente, não cedeu, embora, cortesmente, se tivesse

e mais não foi possível fazer do que transmitir um vigoroso protesto ao governador de Hong-Kong.

O governo britânico acabou por apresentar um formal pedido de desculpas a Portugal, tendo censurado Keppel (que tinha comandado a operação), mas este incidente encorajou os chineses a planear a vingança contra Amaral, pois descobriram que Macau não se encontrava sob a protecção do aliado inglês. Em Cantão chegaram a ser afixados cartazes, com a conivência, oferecendo um prémio pela cabeça do Governador.

Amaral sabia de tudo isto (a sua rectidão, firmeza e frontalidade tinham-lhe criado várias inimizades entre os interesses instalados) mas, apesar de avisado do perigo por um dos seus criados chineses, era incapaz de mostrar qualquer receio. Assim sendo, na tarde de 22 de Agosto de 1849, saiu a cavalo, acompanhado do seu ajudante de campo. Tendo ultrapassado a Porta do Cerco para dar esmola a uma velha doente, foi abordado por um rapaz que o golpeou no rosto com uma cana de bambu. Quando ia reagir saltaram sobre ele sete chinas armados com espadas curtas. Enquanto o ajudante de campo,



Porta do Cerco, local onde tombou Ferreira do Amaral.

oferecido para interceder pelo prisioneiro junto do juiz. Um dos oficiais, Henry Keppel, declarou arrogantemente que não queria favores e reiterou a exigência da libertação incondicional. Mas os ingleses não se atreveram a usar a força contra Amaral. Em vez disso, aproveitaram a sua ausência, durante a regata, encontrando-se a bordo do navio-almirante, HMS *Plymouth*, para, pela calada, desembarcar uma pequena força e libertar o súbdito de Sua Majestade, tendo morto um guarda desarmado e ferido outros três. Informado da traiçoeira afronta, o Governador reagiu, chamando as tropas às armas, mas os navios ingleses já estavam fora do alcance

ligeiramente ferido, conseguia fugir, Amaral foi esfaqueado e desmontado. Ter-se-à batido como um leão, segurando as rédeas com os dentes e tentando empunhar a pistola com o seu único braço (a areia no local foi encontrada selvaticamente remexida e o seu corpo apresentava inúmeros ferimentos), mas acabou por sucumbir aos golpes, tendo a sua cabeça sido cortada, juntamente com a mão que lhe restava. Os assassinos escaparam, levando consigo a cabeça (o que comprova a hipótese de assassinio premeditado) e deixando sobre a areia o cadáver horripelantemente mutilado do Governador.



Estátua do Segundo-Tenente macaense Nicolau de Mesquita.

A REACÇÃO

O assassinio de Ferreira do Amaral lançou o horror e o medo na sociedade macaense. Tornou-se iminente a debandada da população, ante a ameaça de uma invasão chinesa do território (solidárias, as representações estrangeiras, nomeadamente a inglesa, disponibilizaram as suas forças militares e fizeram avançar os seus navios de guerra operando na zona para auxiliar a defesa). De facto, tencionando aproveitar a confusão geral na sequência do homicídio, os chineses tinham concentrado cerca de 2000 homens nas proximidades de Macau. Destes, cerca de 500 estavam entrincheirados no forte Pak-Shan-Lan (em português Passaleão), postando-se os restantes nas colinas em redor, com a artilharia. Quando, na manhã de 25 de Agosto, um pequeno destacamento de 120 homens e três peças da guarnição da cidade ocupou posições junto à Porta do Cerco, os chineses abriram fogo do Passaleão (dispunham de 20 peças), tornando insustentável a situação dos defensores. Se retirassem, porém, estaria aberto o caminho à invasão!

Foi então que um jovem Segundo-Tenente macaense, Vicente Nicolau de Mesquita, se apresentou ao Conselho do Governo (que substituíra o Governador), propondo-se tomar o forte com a ajuda de 16 homens da sua confiança. Tendo sido autorizado, avançou até à Porta do Cerco, onde se lhe juntaram mais 20. Levando à sua frente um morteiro, abriram fogo de uma posição favorável. O único tiro disparado (o morteiro ficou inutilizado com o recuo) acertou em cheio, no local onde, no forte, se encontravam mais homens, causando o pânico. Dali se lançaram à carga Mesquita e os seus 36 bravos, tendo desalojado os 500 ocupantes do forte (não se sabe quantas baixas sofreu o inimigo, pois retirou levando consigo mortos e feridos), à

custa de apenas um ferido. Quando regressaram levavam consigo a cabeça e a mão de um mandarim que opusera resistência, vingando, desse modo, a morte de Amaral. Um gesto bárbaro? Talvez, mas bárbaros eram também os tempos que se viviam e a verdade é que, depois disso, nunca mais os mandarins voltaram a tentar uma acção de armas contra Macau. Com a transferência do Tso-Tang para Chinsan, o seu poder ficou definitivamente abalado.

Pelo seu gesto heróico, Mesquita foi promovido por distinção a Primeiro-Tenente, tendo-lhes os comerciantes portugueses da zona oferecido uma espada com bainha e punho de prata, com uma legenda alusiva ao extraordinário feito.

No território permaneceram, entretanto as forças estrangeiras. Foram pedidos reforços a Goa e a Lisboa e foi feito um apelo às armas à comunidade portuguesa de Hong-Kong, que respondeu entusiasticamente. Estava aliviada a pressão!

No mesmo dia em que o Passaleão era tomado, o Conselho do Governo apresentou um vigoroso protesto pelo odioso assassinio junto de vice-rei de Cantão, que se limitou a dar respostas tortuosas e a fazer insinuações ofensivas à memória de Amaral, sugerindo que o Governador fora vítima da sua própria maldade, tendo, provavelmente, despertado as iras dos próprios portugueses residentes no território. O Conselho respondeu à letra, dando conta das investigações que tornavam claro o envolvimento das autoridades cantonesas e insistindo na devolução da cabeça e da mão de Amaral, assim como na punição exemplar dos assassinos.

A 16 de Setembro o vice-rei comunicou ao Conselho a detenção e a execução do suposto assassino (provavelmente algum infeliz aliciado, com recompensas e promessas de perdão, a confessar um crime que não cometera) e o envio da sua cabeça

para junto da Porta do Cerco, de modo a constituir um exemplo. O Conselho protestou novamente por esta demonstração de falsa justiça, mantendo a sua convicção no envolvimento das altas entidades cantonesas.

Quanto à cabeça e à mão esquerda de Amaral, acabariam por ser entregues em 16 de Janeiro de 1850, após muitos protestos, insistências e adiamentos da parte dos chineses, que ainda tentaram impor condições. Só então o Governador pôde ter um funeral de Estado, digno da sua pessoa, tendo os seus restos mortais sido transladados para Lisboa.

Restava ao governo português vingar as afrontas sofridas. Para o efeito, foram enviadas para Macau a fragata *D. Maria II* e as corvetas *Íris* e *D. João I*, assim como um destacamento de tropas. Também de Goa veio um destacamento. Pretendia-se, com estes efectivos, a realização de um ataque punitivo a Cantão. Porém, os navios enviados acabaram por chegar em condições deploráveis, a necessitar reparações e as tropas prometidas pelo governo central nunca vieram.

Mas o golpe de misericórdia na expedição foi dado em 29 de Outubro de 1850, com a terrível tragédia da *D. Maria II*, que explodiu ao largo da ilha da Taipa, após a execução de salvas (comemorava-se o aniversário do Rei). A fragata ficou desfeita pela explosão de trezentos barris de pólvora, tendo morrido cerca de 190 homens da guarnição. A corveta americana *Marion*, fundeada nas proximidades, escapou por pouco, tendo recebido sobre o convés uma chuva de sangue e fragmentos de carne. Acolheu, também, vários feridos, muitos deles mutilados e desfigurados, contorcendo-se em mortal agonia. De acordo com a versão dos sobreviventes, o desastre ter-se-á, provavelmente, ficado a dever a um acto de vingança do guarda do paiol de munições, punido por embriaguez e negligência (muitos tinham-no ouvido ameaçar deitar fogo ao paiol). Não teria, porém, sido difícil, não fora esta versão, imaginar um acto de sabotagem da parte dos chineses.

A expedição punitiva nunca se realizou, mas o destino acabaria por tomar a seu cargo a punição do maldoso vice-rei de Cantão: a braços com uma rebelião (revolta dos *Taiping*) sofreu desaire atrás de desaire, sendo sucessivamente despromovido por incompetência e, por fim, decapitado.

DEPOIS DA TEMPESTADE

Na sequência de todos estes acontecimentos, o governo chinês dispôs-se, enfim, a um acordo, tendo sido encetadas negociações em 1862.

A alfândega chinesa acabou por ser restabelecida em Macau, mas apenas na condição de ser suprimida assim que o fosse em Hong-Kong (protocolo de 1886).



Estátua do Governador Ferreira do Amaral, cerca de 1965.

Por fim, em 26 de Março de 1887, o governador Tomás de Sousa anunciou um tratado em que a China confirmava a perpétua ocupação e governo de Macau e suas dependências por Portugal, como qualquer outra possessão portuguesa (3).

Não era uma concessão do governo chinês mas, tão somente, o reconhecimento de uma situação que sempre, por direito, existira.

CONCLUSÃO

É costume dizer-se que a Sorte favorece os audazes, mas o Destino é cruel para com os heróis. Ferreira do Amaral pagou com a vida a sua ousadia e Vicente Nicolau de Mesquita, o conquistador do Passaleão, tendo chegado a Coronel (posto em que foi reformado), acabou por enlouquecer e suicidar-se, após ter morto a mulher e um filho.

Foi sepultado em terreno não sagrado e sem quaisquer honras militares, tendo a sua memória sido apenas reabilitada em 1910.

Fiquem, porém, os seus exemplos para as gerações vindouras. Ao fechar-se, definitivamente, o ciclo do Império, com a entrega de Macau à China, não fique soterrada nas areias do Tempo a memória de tão ilustres portugueses, traduzida na divisa inscrita no arco do triunfo erguido sobre a antiga Porta do Cerco:

A Pátria honrai, que a Pátria vos contempla.

Jorge Manuel Moreira Silva
1TEN

Notas:

- 1) C.A. Montalto de Jesus, *Macau Histórico*, Macau, Livros do Oriente, Setembro de 1990, p.218.
- 2) R. Beltrão Coelho, *Macau/Retalhos*, Macau, Livros do Oriente, Maio de 1990, p. 22.
- 3) GRANDE ENCICLOPÉDIA PORTUGUESA E BRASILEIRA, Lisboa/Rio de Janeiro, Editorial Enciclopédia, s.d.

Bibliografias:

- AGUIAR, João, *Os Comedores de pérolas*, 6ª edição, Porto, Edições Asa, Abril de 1995
- COELHO, R Beltrão, *Macau/Retalhos*, 1ª edição, Macau, Livros do Oriente, Maio de 1990
- GRANDE ENCICLOPÉDIA PORTUGUESA E BRASILEIRA, Lisboa/Rio de Janeiro, Editorial Enciclopédia, s.d.
- GRANDE LIVRO DOS PORTUGUESES, o, Edição nº 2964, s.l., Círculo de Leitores, Janeiro de 1991
- JESUS, C.A. Montalto de, *Macau Histórico*, 1ª edição em português, Macau, Livros do Oriente, Setembro de 1990



ESTABELECIMENTO FABRIL DO EXÉRCITO
ESPECIALIZADO NA CRIAÇÃO E PRODUÇÃO
DE FARDAMENTOS, EQUIPAMENTO E
MATERIAL DE AQUARTELAMENTO.

FÁBRICAS
Fardamentos militares e civis; Calçado militar e de segurança;
Capotas de lona para viaturas; Tendas militares e civis
Equipamento individual de combate; Emblemas, símbolos
e botões em metal; Mobiliário metálico

CENTROS COMERCIAIS
Lisboa e Porto

QUALIDADE
Centro de Qualidade Própria

DESIGN
Um Gabinete de Design
especialmente habilitado a realizar projectos no referente a
Fardamentos civis e militares

CAMPO DE SANTA CLARA - 1100 LISBOA - PORTUGAL
TELEF: 886 30 06 - 886 71 21/8 - FAX: 887 61 04



OFICIAL DO EXÉRCITO
FABRIL APO



GENERAL DA FORÇA ARMADA
COMANDO DO EXERCITO



OFICIAL GENERAL DA ARMADA
COMANDO DO EXERCITO



OFICIAL SUPERIOR DO EXÉRCITO
COMANDO DO EXERCITO

As mulheres nas Forças Armadas

As profundas transformações sociais e organizativas que se têm verificado nos últimos tempos, fizeram com que as Forças Armadas, uma instituição tradicionalmente masculina, se adaptassem a um novo modelo com inclusão do recrutamento feminino. Assim, também aconteceu em Portugal, onde actualmente, a presença das mulheres nas Forças Armadas são uma realidade que veio para ficar.

No início da década de 90 as perspectivas para a integração feminina nas Forças Armadas Portuguesas alteraram-se de forma substancial, relativamente àquela que havia sido a participação histórica das mulheres em actividades militares. E foi precisamente nessa altura que foram criadas as condições que abriram em definitivo as Forças Armadas à prestação de serviço militar pelas mulheres.

Esta situação resultou fundamentalmente de dois actos legislativos concorrentes: uma nova Lei de Serviço Militar e uma portaria reguladora da prestação de serviço militar pelas mulheres.

A nova Lei de Serviço Militar aprovada em 1991, preconizou um serviço efectivo normal na sua generalidade, por um período de 4 meses, em simultâneo com um serviço militar, em regime de contrato, para homens e mulheres, durante um tempo mínimo de 24 meses e máximo de 8 anos, antecedido de um período de voluntariado. É também esta lei que cria as condições legais que irão permitir, nomeadamente a partir de 1992, o ingresso das mulheres nas Escolas de Formação de Oficiais e Sargentos com destino aos Quadros Permanentes das Forças Armadas.

A partir dessa altura, a situação modificou-se rapidamente com a progressiva emissão de regulamentação específica fixando as classes, armas e serviços e especialidades abertas às mulheres, em cada ramo das Forças Armadas.

O CASO DA MARINHA

A especificidade do serviço naval, nomeadamente no que se refere ao serviço embarcado, levou à publicação da Portaria nº 163/92 de 13 de Março, considerando que a adaptação das infra-estruturas das

unidades navais impunha que o ingresso de cidadãos do sexo feminino na Marinha se processasse gradualmente, em ordem a conseguir a sua integração progressiva e adequada. De referir, que esta mesma Portaria foi revogada pela Portaria nº. 1232/93 de 30 de Novembro.

Em condições de igualdade com os cidadãos do sexo masculino, os cidadãos do sexo feminino podem voluntariamente candidatar-se à prestação do serviço efectivo nas seguintes categorias, formas de prestação de serviço e classes:

A) OFICIAIS:

1) Quadros permanentes:

- Marinha (M);
- Engenheiros Navais (EN);
- Administração Naval (AN);
- Médicos Navais (MN);
- Farmacêuticos Navais (FN).

2) Regime de contrato

e regime de voluntariado:

- Técnicos Superiores Navais (TSN);
- Técnicos Navais (TN).

B) SARGENTOS:

1) Quadros permanentes:

- Electrotécnicos (ET);
- Maquinistas Navais (MQ);
- Enfermeiros e Técnicos de Diagnóstico e Terapêutica (H).

2) Regime de contrato e regime de voluntariado:

- Electrotécnicos (ET);
- Maquinistas Navais (MQ);

- Enfermeiros e Técnicos de Diagnóstico e Terapêutica (H);
- Técnicos Navais (TN).

C) PRAÇAS

1) Quadros permanentes:

- Condutores de máquinas (CM);
- Comunicações (C);
- Radaristas (R);
- Electricistas (E);
- Abastecimento (L);
- Condutores mecânicos de automóveis (V);
- Taífa (TF).

2) Regime de contrato e regime de voluntariado:

- Condutores de máquinas (CM);
- Comunicações (C);
- Radaristas (R);
- Electricistas (E);
- Abastecimento (L);
- Condutores mecânicos de automóveis (V);
- Taífa (TF).

De salientar, que o regime de prestação de serviço e o desenvolvimento das carreiras do pessoal militar feminino regulam-se pelas normas estatutárias aplicáveis ao pessoal militar masculino detentor da mesma categoria e classe, com salvaguarda dos princípios constitucionais aplicáveis à protecção da igualdade dos cidadãos e da função social da maternidade.

A PRIMEIRA INCORPORAÇÃO FEMININA DA MARINHA



A primeira incorporação de Praças do sexo feminino na Armada.

Em 15 de Junho de 1992, após concurso público, o primeiro cidadão do sexo feminino, Maria da Graça, entrou na Escola Naval, para frequentar o Curso de Preparação Básica de Oficiais (CPBO) e ingressar na Classe de Farmacêuticos Navais dos Quadros Permanentes do Activo dos Oficiais da Armada.

Em 21 de Dezembro de 1992 foram dados os primeiros passos na admissão de pessoal feminino, com o recrutamento de um primeiro contingente de 80 jovens em regime de contrato.

Concorreram 168 candidatas às 80 vagas abertas ao concurso, para as classes de Comunicações, Abastecimento, Condutores mecânicos de automóveis, Despenseiros, Radaristas, Condutores de Máquinas e Electricistas.

A Escola de Alunos de Marinheiros, em Vila Franca de Xira, acolheu assim o primeiro grupo de recrutas a fim de frequentar o 1º Curso de Formação Básica para Praças (CFBP).

O curso teve a duração de 24 dias úteis, com cerca de 5 horas de instrução diária, envolvendo Infantaria, Educação Física e Natação, Regulamentos, Armamento portátil, Primeiros Socorros, Marinharia, Organização, Segurança e Procedimentos.

A semelhança do que aconteceu com o primeiro grupo de praças feminino, em Fevereiro de 1993 foram admitidas na Escola Naval para frequentar o Curso de Formação Básica de Oficiais (CFBO) durante cinco semanas, as primeiras 18 Oficiais femininas destinadas a ingressar nas classes Técnico Superior Naval (TSN) e Técnico Naval (TN), para as quais foram exigidas habilitações académicas ao nível de licenciatura e bacharelato.



Numa aula do Curso de Formação Básica para Praças (CFBP).

Presentemente, das primeiras 18 Oficiais admitidas, duas já saíram da Marinha.

As áreas de licenciatura e bacharelato dos TSN e TN que estão actualmente a prestar serviço na Marinha são:

Matemática Aplicada, Matemática, Direito, Química, História, Psicologia Clínica, Arquitectura, Gestão de Recursos Humanos, Gestão, Línguas e Literatura, Economia, Física, Engenharia Informática, Engenharia Química, Psicologia Social, Ciências da Nutrição, Medicina Dentária, Ciências da Comunicação, Gestão e Administração Pública, Geologia, Engenharia de Máquinas, Engenharia Técnica de Construção Civil, Secretariado, Engenharia Electrónica, Electrónica e Telecomunicações, Contabilidade e Gestão Hoteleira.

Os Quadros 1 e 2 mostra-nos os dados disponíveis sobre o crescimento global dos quantitativos, bem como as distribuições por ramo e categoria, que nos permite fazer uma análise sobre a posição e localização institucional das mulheres militares.

A Marinha (ramo com uma menor presença de mulheres em termos absolutos), revela uma evolução extremamente moderada, sendo a tendência para alguma estabilidade em torno dos 12% do total dos efectivos femininos nas Forças Armadas.

EVOLUÇÃO DOS EFECTIVOS FEMININOS NAS FORÇAS ARMADAS								
ANO	MARINHA		EXÉRCITO		FORÇA AÉREA		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%
1994	153	11,7	553	42	604	46	1310	100
1996	237	12,2	998	51,4	705	36,3	1940	100
1998	323	12,8	1558	61,6	648	25,6	2529	100

Quadro 1

EVOLUÇÃO DOS EFECTIVOS FEMININOS POR RAMO E CATEGORIA							
RAMO	CATEGORIA	1994		1996		1998	
		N	%	N	%	N	%
MARINHA	Oficiais	27	17,6	43	18,1	55	17,8
	Sargentos	-	-	-	-	3	1,8
	Praças	126	82,4	194	81,9	251	81,2
	TOTAL	153	100,0	237	100,0	309	100,0
EXÉRCITO	Oficiais	93	16,8	100	10,0	166	10,7
	Sargentos	145	26,2	339	34,0	414	26,6
	Praças	315	57,0	559	56,0	978	63,0
	TOTAL	553	100,0	998	100,0	1558	100,0
FORÇA AÉREA	Oficiais	52	8,6	52	7,4	72	11,1
	Sargentos	7	1,2	26	3,7	32	4,9
	Praças	545	90,2	627	88,9	544	84,0
	TOTAL	604	100,0	705	100,0	648	100,0
TOTAL		1310		1940		2529	

Quadro 2

A PROFISSIONALIZAÇÃO DAS FORÇAS ARMADAS

É esperado que a nova legislação relativa à total profissionalização das Forças Armadas, assim como a crescente necessidade de pessoal melhor qualificado, eliminem as diferenças que ainda se verificam entre pessoal masculino e feminino, através da consolidação do quadro legal e do estabelecimento de medidas práticas com vista à equidade efectiva.

Para nos falar um pouco sobre este assunto, entrevistámos a 2TEN TSN RC Cidália Anjos, licenciada em Gestão de Recursos Humanos, que ingressou na Marinha em 1993, fazendo parte do primeiro grupo de Oficiais femininas na Marinha. Começou por prestar serviço na Superintendência dos Serviços do Pessoal, no Centro de Estudos do Pessoal, como Técnica de Recursos Humanos e desde Fevereiro deste ano que desempenha funções na DSP, no Gabinete de Estudos e Planeamento, ficando em acumulação na SSP para assessoria do Superintendente nos assuntos relativos ao acompanhamento do serviço militar feminino na Marinha. Neste âmbito, colabora ainda com a Comissão Permanente dos Uniformes e tem representado a Marinha no Ministério da Defesa Nacional e integrado a delegação nacional nas conferências do "Committee on Women in the NATO Forces".

Na opinião desta Oficial, com a profissionalização das Forças Armadas "e à semelhança do que já acontece noutros países, os ramos provavelmente virão a deparar-se com dificuldades em atrair e reter homens e mulheres, consequentemente penso que as suas preocupações irão direccionar-se no sentido de que as Forças Armadas precisarão de ambos e, como tal, deverão ter lugar para homens e mulheres, considerando as características específicas de cada um".

Com a total profissionalização, mais do que homens ou mulheres,



As primeiras Cadetes TSN e TN RC desfilando na Escola Naval.



2TEN TSN Cidália Anjos.

as Forças Armadas precisarão de todos os talentos e isto irá sobrepor-se às diferenças de género. No entanto, a atracção e retenção de talentos não é favorecida pelo substancial atraso com que continua a concretização dos incentivos à prestação do serviço em RV e RC previstos no Dec.-Lei 336/91 de 10 de Setembro, nomeadamente no que se refere à equiparação de cursos frequentados em estabelecimentos de ensino nas Forças Armadas, com os cursos ministrados nos estabelecimentos civis. A certificação profissional é fundamental no incentivo ao RV e RC.

Outra situação que é importante referir, é que os cidadãos incorporados nos três ramos das Forças Armadas para prestarem serviço em RV e RC, vencem nos quatro primeiros meses remunerações idênticas aos militares em SEN e que é aproximadamente 7000\$00, **"este período inicial não é motivante, comparado com qualquer oportunidade profissional civil, e não há motivo para isso porque nós não viemos prestar um serviço obrigatório, viemos porque quisemos, somos profissionais e especificamente no caso dos TSN, após as cinco semanas de formação militar, começamos a desenvolver a nossa actividade técnica"**.

Importa ainda referir que foi demorada a resposta do MDN às constantes solicitações da Marinha iniciadas em 1992, para a criação do quadro dos TSN nos QP, **"penso que a generalidade dos TSN que continuam na Marinha têm esperança de vir a fazer carreira nos QP, porque gostam de cá estar e interiorizaram os valores e a cultura desta organização. Também não tenho dúvidas de que a possibilidade de ingressar nos quadros permanentes (ainda que pequena) é um dos fortes incentivos ao RV e RC"**.

Quanto ao serviço militar feminino, a Tenente Cidália considera que a maior dificuldade é a conciliação entre a maternidade e a carreira profissional nas FA **"não se trata de uma situação fácil para as mulheres que queiram "investir" numa carreira militar. Noutros países tem-se verificado que o principal motivo que as leva a abandonar o serviço militar é o nascimento dos filhos. No entanto, penso que há sempre formas de atenuar essas dificuldades, nomeadamente o planeamento da gravidez por parte dos pais e alguma atenção da gestão do pessoal, ambos no sentido de incentivarem activamente a conciliação entre a vida profissional e a vida familiar"**.

Quando lhe perguntámos se alguma vez se tinha sentido discriminada por ser mulher a resposta foi **"nunca me senti alvo de discriminação nem de protecção, apesar de admitir que isso possa acontecer com outras pessoas, sempre me trataram como profissional e como camarada, talvez porque sempre tentei ser profissional e sempre tratei os outros (militares e civis) com respeito e camaradagem"**.

Para esta Oficial, concorrer à Marinha pareceu-lhe uma boa oportunidade de iniciar uma carreira na sua área de formação, **"vestiu a camisola"** e assumiu a cultura da organização, e se quando a Marinha a contratou foi para utilizar os seus conhecimentos na área do pessoal, hoje quisemos saber quais as suas expectativas quanto ao futuro, **"se a minha área de licenciatura for uma das necessidades da Marinha a nível dos QP, obviamente que vou concorrer e se tiver oportu-**

nidade gostaria de construir uma carreira nesta instituição e continuar o meu trabalho. Se isso não acontecer, também não considerarei como perdidos os anos que aqui passei porque penso que esta organização me ajudou a crescer como profissional e como pessoa".

Tem 25 anos e veio para a Marinha em finais de 1992. Estamos a falar da Maria Leonor Silva, uma das primeiras Segundo-Sargentos Enfermeiras da Marinha.

A 2SAR Leonor Silva contou-nos que **"quando acabei o liceu queria seguir Engenharia de Informática, mas como não entrei na Faculdade e por influência do meu irmão que é MAR CM, ingressei na Marinha. Pensei que seria uma carreira diferente com a vantagem de ter a oportunidade de continuar a estudar"**.

Quanto à integração, a Leonor não teve grandes dificuldades apesar de ser um meio predominantemente masculino, **"no início e como fomos as primeiras mulheres na Marinha, as pessoas não sabiam muito bem como lidar connosco, mas acabou tudo por correr bem"**.

Depois de ter feito o Curso de Formação de Marinheiros, especializando-se em Abastecimento (L), a Sargento Leonor Silva foi colocada na antiga 7ª Repartição, que é hoje a Repartição de Recrutamento e Selecção.

A Enfermagem era o seu verdadeiro sonho. Um sonho que já vem de criança e que agora se tornou realidade. Foi com entusiasmo e esperança que a Leonor concorreu ao curso de Enfermagem onde pela primeira vez, na Marinha, concorriam militares do sexo feminino.



2SAR Leonor Silva.

Depois das provas de selecção ficaram aprovados quatro elementos femininos e seis masculinos (Marinha).

O curso foi ministrado na Escola de Serviço de Saúde Militar, teve a duração de 3 anos e tem exactamente as mesmas disciplinas e carga horária dos cursos civis de Enfermagem, à excepção de duas disciplinas - Formação Técnico-militar e Educação Física - que são inexistentes nos outros cursos.

Na opinião da Sargento Leonor Silva **"o curso de Enfermagem foi bastante trabalhoso e implicou que tivéssemos um bom ritmo de estudo, mas agora que terminámos o curso, verificámos que valeu a pena todo o trabalho e esforço que fizemos ao longo destes 3 anos lectivos"**.

Após terem terminado o curso de Enfermagem, a 2SAR Maria Leonor e restantes camaradas de curso, frequentaram um curso de Liderança em Vale de Zebro. Em Outubro do ano passado foram colocadas no Hospital da Marinha, sendo estas militares promovidas a 2SAR em Dezembro de 1998.

Actualmente, a 2SAR Maria Leonor está na 2ª Enfermaria do Hospital de Marinha **"onde tenho tomado contacto com as patologias relativamente à cirurgia e ortopedia"**, mas já passou por vários serviços do Hospital, nomeadamente nas 1ª e 5ª Enfermarias.

Satisfeita com o trabalho que tem desenvolvido, esta militar diz-nos **"tenho aprendido muita coisa, pois quando se acaba um curso que tem uma grande componente teórica, na prática existem sempre algumas dificuldades e até uma certa insegurança, mas devo dizer que fomos muito bem recebidas no Hospital da Marinha e os camaradas mais velhos ajudaram-nos bastante na integração e neste momento não temos grandes dificuldades"**.

Perguntámos-lhe se pretendia fazer carreira na Marinha e a resposta foi **"neste momento ainda não sei, o futuro logo dirá. Sempre fui muito bem tratada e se um dia sair da Marinha, o convívio, as recordações e as particularidades da Enfermagem naval, são o que me irão deixar com mais saudades!"**.

A 1MAR CM Elisete Descalço tem 26 anos, pertence aos QP e fez parte do primeiro contingente feminino de praças da Marinha. Neste momento encontra-se a prestar serviço no N.R.P. "Bérrio".

Ao conversarmos com a Elisete é fácil percebermos que esta marinheira desempenha com gosto as funções de condutora de máquinas.

Um sonho que já vem de longe, Elisete Descalço sempre quis vir para a Marinha **"na altura ainda não havia militares do sexo feminino na Marinha e pensei como alternativa concorrer à PSP, só que entretanto abriu concurso para a Marinha e acabei por concorrer"**.

De uma família que não tem qualquer tipo de tradição militar, esta marinheira deixou um curso superior para trás, ficando com o 12º



1MAR CM Elisete Descalço junto ao painel de controlo das válvulas dos tanques de combustível (NRP "Bérrio").

ano e conta-nos que **"não foi com agrado que os meus pais aceitaram o meu ingresso na Marinha, mas com o tempo acabaram por se habituar"**.

Perguntámos-lhe se alguma vez se tinha sentido discriminada por ser mulher e a resposta foi **"sim, já passei por situações de discriminação, porque normalmente associam a um determinado tipo de funções homens e por vezes acham que pelo facto de ser mulher não tenho força física ou capacidade técnica para uma determinada tarefa, mas são situações perfeitamente ultrapassáveis"**.

A marinheira Elisete Descalço já esteve em outras unidades navais, nomeadamente no G2EA e N.R.P. "Hermenegildo Capelo". Conta que tem aprendido muita coisa em cada unidade por que tem passado.

Satisfeita por estar na Marinha, a 1MAR Elisete Descalço pretende continuar a sua carreira de CM com vontade e empenho, salientando o forte espírito de grupo e camaradagem que existe nesta organização.

É assim que estas nossas camaradas vivem a sua vida profissional na Marinha. Da conversa que tivemos com elas é fácil perceber que a vontade de continuar na Marinha é grande. O convívio, a camaradagem e o espírito de equipa são as palavras-chave que mais caracterizam esta instituição.



Alexandra Brito
2TEN TSN

Contribuímos para enriquecer
as Telecomunicações

Sistemas de Telecomunicações

Comunicações Navais

Rádio e Electroóptica

Automação e Controlo



Empresa de
Investigação e
Desenvolvimento
de Electrónica,
S.A.

Quinta dos Medronheiros - Lazarim
2825 Monte da Caparica PORTUGAL
Tel.01.2948600 Fax.01.2948700
Email: geral@eid.pt

O Cruzador “D. Carlos I” e “Almirante Reis” - A propósito do seu Centenário

Em Julho de 1899 chegou a Lisboa o cruzador “D. Carlos I”, o maior navio combatente que pertenceu à Marinha portuguesa. Nasceu e viveu num período da história nacional particularmente conturbado. Construído à sombra da cobiça das grandes potências pelas colónias africanas portuguesas e mesmo pelas ilhas atlânticas, constituiu-se num símbolo de esperança de renascimento de glórias navais passadas. Recebeu o nome do rei, foi rebaptizado como Almirante Reis, participou em manobras navais e em acções diplomáticas de representação nacional, passeou reis e presidentes, foi palco de revoluções. Assistiu até a um nascimento a bordo. Não teve vida longa, como aliás parecia acontecer com tudo o resto numa época de vertiginosa sucessão de acontecimentos.

A história e algumas das histórias do cruzador “D. Carlos I” – talvez o único navio pintado pelo seu patrono (ver capa) – estendem-se por três números da Revista da Armada. Neste, descreve-se o cenário e relata-se a construção do navio.

O MUNDO EM FINAIS DO SÉCULO XIX

O cenário mundial do séc. XIX ficou marcado pela contestação da hegemonia inglesa, consequência das guerras napoleónicas, pelo emergente império alemão e pelo despontar dos EUA e do Japão como potências económicas, logo militares. Como assinala António José Telo (1)... *na passagem do século, o sistema criado no congresso de Viena (1815) foi substituído por outro, que podemos chamar dos centros múltiplos. ... Emergem gradualmente três potências de primeira ordem (Inglaterra, Alemanha, EUA) e cinco de segunda (França, Rússia, Áustria - Hungria, Itália, Japão) ...*

A África e grande parte da Ásia estavam sob tutela da Europa. O império britânico tinha soberania sobre 350 milhões de pessoas, então cerca de um quarto da população mundial.

Em Portugal vigorava uma monarquia constitucional: o rei nomeava o governo mas, de acordo com a Carta Constitucional de 1826, os impostos e as leis eram aprovados pelo parlamento. O regime era bi-partidário: os “Progressistas” à esquerda, os “Regeneradores” à direita, que se sucederam na presi-



Foto do Museu de Marinha

O rei D. Carlos I, um apaixonado pelo mar.
Fotografia a bordo de um dos iates Amélia.

dência dos ministérios da última década do século, com os republicanos na sombra.

A população portuguesa rondava então os cinco milhões e meio de habitantes, marcada, tal como muitos outros países da Europa por uma forte corrente migratória para o continente americano, em particular o Brasil. Quase 60% da população activa trabalhava na agricultura, repartindo-se os restantes em partes iguais pela indústria e pelos serviços.

Apesar de as novidades como o automóvel ou o cinema não se terem feito esperar, o país era pobre, quando comparado com os restantes países da Europa. A inexistência de matérias-primas e a localização periférica foram factores decisivos no reduzido impacto das tecnologias baseadas nas máquinas a vapor em Portugal.

A estabilidade política surgida com a Regeneração (1851) e o relativo enfraquecimento do poder quase absoluto da Inglaterra, fez crer que era possível o regresso a uma condição de grande potência, agora a partir do aprofundamento do controlo dos territórios africanos.

Os seus mais de 2 000 000 km² de território tornavam grande, em população, área e potencial riqueza em matérias-primas, um país que nada contava na Europa quando avaliado por aqueles factores. O clima, a

resistência das populações a uma ocupação efectiva e o reduzido interesse económico das colónias africanas, estiveram na origem de uma presença até então quase exclusivamente reduzida a feitorias costeiras.

Principalmente após a Revolução Liberal (1820), numerosas e importantes expedições, chefiadas por oficiais do Exército e da Marinha, comerciantes e cientistas, partiram do litoral onde Portugal até então tinha confinado a sua soberania, reconhecendo vastas regiões interiores de Angola e Moçambique.

A fundação da Sociedade de Geografia de Lisboa (1875) criou melhores condições para o desenvolvimento daquelas explorações, nas quais se distinguem marinheiros como os comandantes Hermenegildo Capelo e Roberto Ivens e o tenente António Maria Cardoso. As razões destes empreendimentos são geográficas e económicas, mas têm fundamentalmente a ver com a afirmação de uma soberania que Portugal considerava historicamente consagrada.

A África, no entanto, era uma fonte de despesas para o erário público, dificilmente suportável para um país sem recursos e sem crédito. Nos meios políticos, a venda das colónias chegou a ser discutida, como via de resolução dos problemas económicos do país.

Todas as fronteiras dos territórios coloniais se faziam com domínios de outros países europeus. Era pois natural que as tentativas portuguesas de afirmação de soberania viessem a colidir com os interesses dos seus vizinhos, que não esperavam que tão fraca potência na Europa ousasse contestá-los no ultramar. Em 1890 surge a crise que condiciona os acontecimentos históricos em Portugal nos finais do século. A sua origem está na reivindicação de uma “África Meridional Portuguesa” constituída por Angola, Moçambique e territórios situados entre as duas colónias (“Mapa Cor de Rosa”, 1887), que se choca com os interesses ingleses de uma África que então queriam tomar como sua propriedade “do Cabo ao Cairo”. Em Janeiro de 1890 ocorreu um incidente militar entre forças portuguesas e indígenas que a Inglaterra reclamava estarem sob sua protecção. O governo de Londres exigiu a retirada da tropa portuguesa. Lisboa cedeu. O episódio do Ultimato originou uma vaga de nacionalismo, a monarquia e o rei são acusados de negligência em relação aos territórios ultramarinos e mesmo aos interesses

da Nação. As instituições estavam ameaçadas, a prova foi a breve mas significativa revolta de 31 de Janeiro de 1891, a primeira que visava substituir a monarquia pela república.

O rei era Carlos de Bragança, o 32º monarca de Portugal em 19 de Outubro de 1889, por morte do seu pai D. Luís I. Tinha 26 anos e era casado, desde 1886 com Maria Amélia de Orleães, filha do conde de Paris. A modéstia das cerimónias e das manifestações da sua sagração mostram uma corte relativamente austera, dotada de uma lista civil que tornava os Braganças os reis mais mal pagos da Europa, certamente como reflexo da pobreza geral do país. O seu endividamento ao tesouro Público viria mesmo a tornar-se numa questão política de importância uns anos mais tarde.

D. Carlos reinou numa época em que não teria sido fácil ser bom rei. Na memória popular talvez pouco mais reste do que a recordação da sua morte trágica; na Marinha é recordado pela sua herança cultural e científica ligada ao mar e pela sua actividade de pintor amador. Monarca constitucional e respeitador da divisão de poderes que lhe fixava a Carta herdada do seu bisavô D. Pedro IV, de espírito liberal, deixou a política para o governo e o parlamento quase até ao fim do seu reinado, dedicando a sua vida às pesquisas oceanográficas e naturalistas.

QUE MARINHA PARA PORTUGAL?

De que Marinha necessitava então o país? Portugal tinha interesses a defender no continente europeu, onde persistia alguma insegurança relativamente a uma Espanha maior, mais populosa, mais rica e bem armada, nas suas ilhas atlânticas (Açores, principalmente, mas também Cabo Verde), de que as potências (Inglaterra, Alemanha, os EUA depois) queriam assegurar o controlo para seu uso directo ou para a sua negação ao adversário. No ultramar, igualmente se impunha a necessidade de afirmar a soberania para além do simbólico. Índia, Macau e Timor absorviam também parte importante das preocupações e recursos.

Tão dispersos e vastos territórios, tão diversas e fluidas as ameaças, tão escassos os recursos nacionais, pareciam justificar uma Marinha diversificada, capaz de acudir a todos e a cada um daqueles factores.

Na Marinha portuguesa, então a Armada Real, tinha-se então atingido mais um “zero naval”. Segundo a análise do Almirante Pereira da Silva (2) a decadência tinha começado... *desde a partida da melhor parte da*

Armada portuguesa para o Brasil (1807) e acentua-se profundamente com a separação do Brasil do Reino de Portugal, porque nos faltava então o suporte necessário para uma armada de combate eficiente: os recursos. Com efeito, sempre se tem observado, através da nossa história, que à decadência económica e financeira corresponde o declínio do nosso poder naval, como ao nosso desafogo financeiro e económico sempre correspondeu um visível ressurgimento do nosso poder marítimo. Ainda no mesmo texto se refere a significativa inexistência, desde o início do século XIX, de forças navais organizadas com carácter permanente, e a concomitante ausência de comandos de oficiais gerais no mar. A marinha era... bem insignificante, muito abaixo das nossas necessidades como grande nação marítimo colonial

No início do reinado de D. Carlos, a Marinha era constituída pela corveta couraçada “Vasco da Gama” com 2.400

dente: o treino das guarnições japonesas, o estado de manutenção e prontidão dos navios, a própria qualidade superior da pólvora empregue, foram factores decisivos.

Os cruzadores, bem armados, rápidos e com grande autonomia, desempenharam papel importante nas acções navais do conflito. Entre eles encontrava-se o “Yoshino”, de 4150 toneladas, construído em Inglaterra em 1892, e que haveria de servir ao Estado Maior português e ao estaleiro construtor como referência para a fixação das características do cruzador D. Carlos I.

O PROGRAMA NAVAL DE JACINTO CÂNDIDO

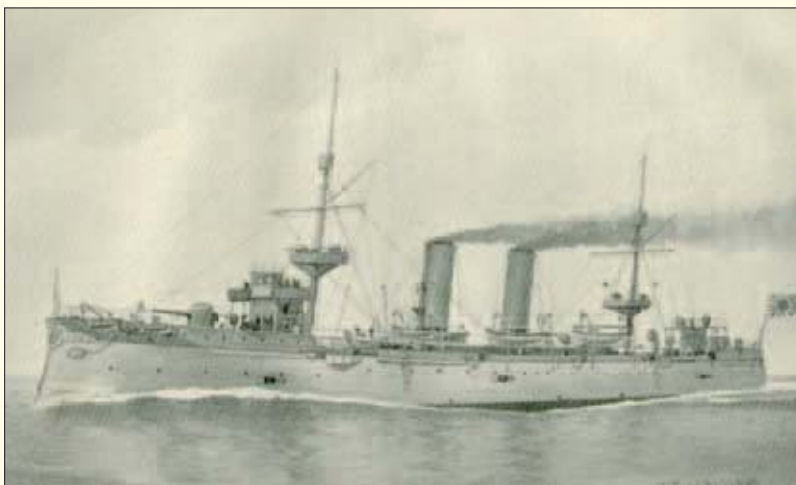
O então Ministro da Marinha, Dr. Jacinto Cândido da Silva, propôs um programa naval que incluía, como *navios de linha*, 4 cruzadores protegidos (2 de 3.600 e 2 de 2.600 toneladas), 2 couraçados de 2.300 toneladas e 2 corvetas de 1.000 a

1.300 toneladas (para além de um numeroso conjunto de canhoneiras, vedetas e torpedeiros). O programa, que poderia parecer ambicioso, estava no entanto longe de poder responder com eficácia às ameaças a que o país estava sujeito, se pretendia afirmar-se como potência autónoma (ambição que os países dominantes e a sua situação económica e social lhe negavam).

Em 1895, integrado no estudo do desenvolvimento daquele programa naval, a firma inglesa *Sir W. G. Armstrong, Mitchell & Company Limited*, então

um dos maiores estaleiros do mundo, propunha a construção, nos seus estaleiros *Elswick Works*, em Newcastle, de um cruzador idêntico ao japonês “Yoshino”, que tão bom papel havia desempenhado na guerra sino-japonesa, e que era da mesma classe de outros cruzadores também por eles construídos: os argentinos “9 de Julio” e “25 de Mayo” e o italiano “Piemonte”. A proposta valia 333.000 libras e tinha um prazo de construção de 18 meses. A desconfiança relativamente aos ingleses, fresca do Ultimato, terá justificado que se tivesse perguntado ao Japão, através de discretas vias diplomáticas, que preço tinham pago pelo “Yoshino”: a resposta confirmou, no essencial, o valor proposto pelo estaleiro inglês.

O *Naval Annual* (inglês) de 1895 refere-se ao programa naval em curso, classificando-o de “*rather curious arrangement*”, caracterizado pela intenção (4) do governo português de contratar não apenas a cons-



O cruzador protegido “Yoshino” que serviu com brilho a Marinha Imperial Japonesa. A maior diferença em relação ao “D. Carlos I” estava na instalação propulsora. O “Yoshino” tinha caldeiras cilíndricas gastubulares.

toneladas (lançada ao mar em 1876), por outras três corvetas mistas (propulsão a vapor, auxiliar da vela) ainda de menores dimensões e por uma vintena de canhoneiras com deslocamento entre 100 e 800 toneladas, sem qualquer valor militar. Esta triste situação a que tinha chegado o nosso poder naval foi motivo, ainda com o Ultimato bem presente, de uma subscrição pública, para iniciar com urgência o reequipamento da esquadra (3).

Transportemo-nos, entretanto, para o longínquo Oriente, para encontrar o conflito que serviria de campo de ensaio de equipamento, estratégias e tácticas navais, portanto inspirador dos estados maiores no projecto das suas esquadras. Na guerra sino-japonesa (1894-1895) defrontaram-se, em batalhas sucessivas, as esquadras de ambos os países. Em combates de artilharia, combóios de transporte de tropas, bombardeamentos a fortalezas costeiras, o estado da arte foi testado, com sucessivas vitórias do Japão. Ambos possuíam navios construídos no oci-

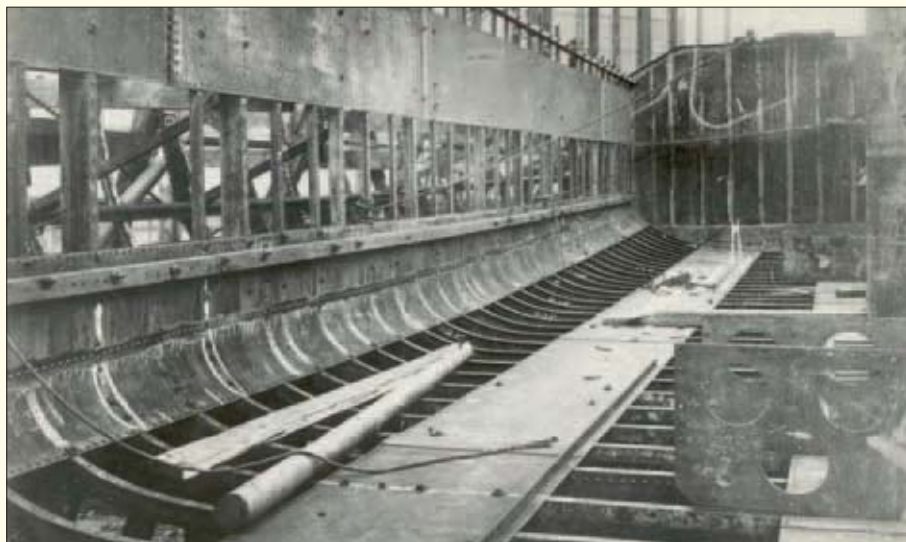
trução dos navios, como também o estabelecimento e concessão, pelo prazo de 20 anos, de um estaleiro que ficaria senhor do monopólio de construção e reparação em Portugal, Açores, Cabo Verde e Angola.

Sem surpresa, e quanto a navios com algum valor militar, o programa acabou essencialmente reduzido, por lei de Maio de 1896, a um heterogêneo e singular conjunto de 4 navios: o “S. Gabriel” e o “S. Rafael” (os *anjós*, como ficaram conhecidos na gíria da Marinha), foram construídos em França (tinham 1.800 toneladas e só o optimismo patriótico do estado maior naval terá permitido a sua classificação como cruzadores), o “D. Carlos I” encomendado em Inglaterra e o “Rainha D. Amélia” (5), construído no Arsenal de Marinha então dirigido e remodelado pelo engenheiro francês Croneau. Foi ainda ao abrigo do programa *Jacinto Cândido* que se adquiriram ou mandaram construir no estrangeiro, o rebocador “Bérrio”, a canhoneira “Thomaz Andréa”, o vapor “Baptista de Andrade” e os transportes (à vela) “Pero de Alenquer” e “Pedro Nunes”. De entre os novos navios era o “D. Carlos I” o único a merecer a designação de cruzador, (embora de “gama baixa”) já que respondia satisfatoriamente perante as características deste tipo de navio: boa velocidade, grande autonomia, artilharia poderosa e protecção do casco. A remodelação do Arsenal de Marinha também fez parte do conjunto de reformas de Jacinto Cândido.

Seria pequeno o programa, mas parecia grande a vontade de o concretizar: não tardou um mês que, em Junho do mesmo ano de 1896, fosse publicado o concurso para a construção de um “cruzador protegido de 3.600 toneladas e 20 nós de velocidade.



O CMG Hermenegildo Capelo que foi delegado do governo na construção. Já em águas portuguesas, navegou no cruzador durante o primeiro período de provas e de treino da guarnição.



O casco na fase inicial da construção.

Interessaram-se pela construção estaleiros alemães, franceses e ingleses, as três potências europeias rivais na *tutela* de Portugal, seduzidas, como se disse, pelos seus territórios africanos e pelas ilhas atlânticas (Açores e Cabo Verde), cuja posição estratégica atraía pela posse ou, ao menos, pela negação da sua disponibilidade aos outros beligerantes.

CONSTRUÇÃO DO NAVIO

A construção do cruzador “D.Carlos I” (6) foi posta a concurso por anúncio publicado no Diário do Governo de 27 de Junho 1896, vindo a ser adjudicado à casa Armstrong de Newcastle-on-Tyne e construído nos estaleiros de Elswick, por contrato aprovado em 22 de Novembro. Nesta altura a firma construtora propôs ... *que a tonelagem e outros detalhes de construção e accommodações, meios offensivos, etc, etc, se modificassem por forma a que o deslocamento passasse a ser de 4100 toneladas, em vez de 3600, como primitivamente fora resolvido, sem que isso aumentasse o preço ajustado (297000 libras, incluindo artilharia e torpedos...* (7).

Para assistir à construção do navio foi nomeada uma “Missão Naval no Estrangeiro”, chefiada pelo CMG Hermenegildo Brito Capello (delegado do governo), mais tarde substituído por seu irmão Guilherme, que veio a ser o seu primeiro comandante.

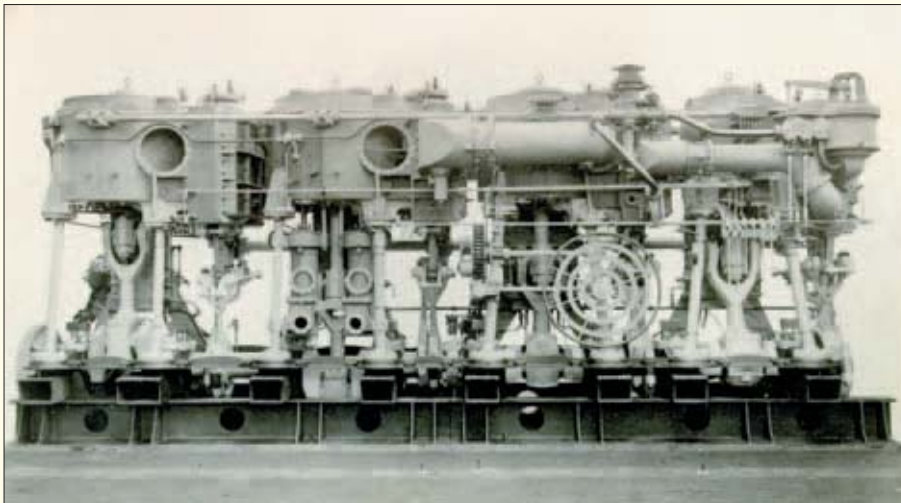
O dia 15 de Dezembro de 1896, marca o assentamento da quilha. No entanto ... *declarou-se logo uma greve (8) entre os operários mechanicos da casa Armstrong, como de outras casas inglesas, que durou até fevereiro de 1898... uma greve tão prejudicial aos armadores foi de enorme utilidade para os officaes portugueses, que antes não conheciam os trabalhos da natureza dos que iam vigiar. Terminada a greve recommçaram os trabalhos da missão, mas pouco duraram, porque, sendo o navio lançado ao mar em 5 de maio de 1898, eram pouco depois mandados retirar os*

officiaes, ficando a missão reduzida a um official que fiscalizava a construção de 28 peças de artilharia, e o habil machinista Cruz, que, apesar da sua extrema boa vontade, não podia efficazmente chegar para fiscalisar 88 machinas diferentes, em construção em officinas espalhadas do norte ao sul de Inglaterra! Esta retirada, que parece ter sido por pretexto a economia, teria por consequência o não termos pessoal habilitado para guarnecer o navio, e assim se reconsiderou mandando os mesmos officaes assistir ás experiencias do navio. (9)

Enquanto a missão esteve guarnecida, os trabalhos foram realmente acompanhados, como se pode comprovar nos muitos relatórios e comentários existentes no “Livro de Notas dos Encarregados da Machina” (10). Nestes relatórios podemos observar uma linguagem técnica adequada.

Em Novembro de 97 eram relatadas as primeiras experiências, que, apesar de cuidadas, denotavam uma resistência à inovação e à mudança ... *Comunica-se que foram sujeitas à pressão hydraulica as três primeiras caldeiras para o cruzador “D. Carlos I”, sendo rigorosamente observadas todas as regras adoptadas, elevando-se a pressão até 390 psi conforme reza o contrato... não tivemos reparo algum ... qualquer aparelho para regular automaticamente a alimentação, deve ser d’um funcionamento muito seguro, simples e em que se possa depositar a mais absoluta confiança, porque não havendo aparelho automatico alimentando as caldeiras, os fogueiros vigiarão com mais atenção, enquanto que, se taes aparelhos existirem, elles deixarão de ser tão cuidadosos e bastaria o aparelho deixar de funcionar n’um momento em que só tarde se desse por tal, para não se poder evitar uma avaria*

Em Fevereiro de 98 ... *Approveitamos o ensejo para comunicar a Vex que os trabalhos nas machinas recommçaram no dia 31 de Janeiro com maior actividade, em virtude da terminação da greve...*



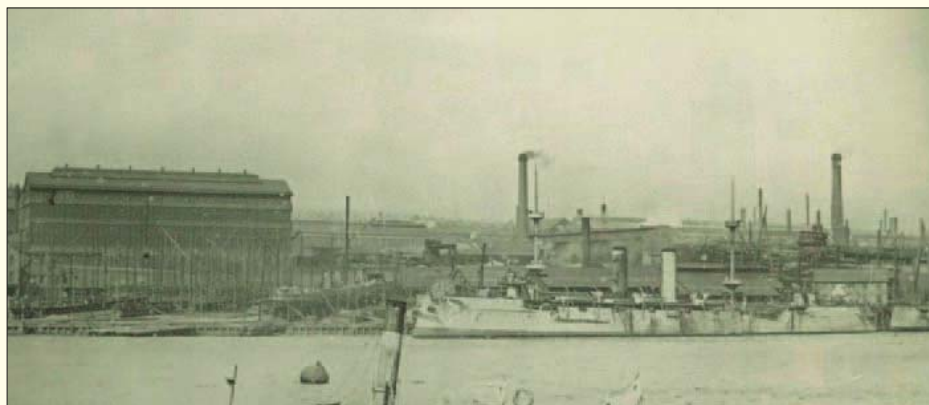
Uma das máquinas principais pronta a iniciar a montagem a bordo. Era uma máquina alternativa de tríplice expansão de 4 cilindros.

Nas oficinas de máquinas, os trabalhos estão relativamente às caldeiras, algum tanto atrasados, mas como o trabalho passou a ser constante dia e noite, (á excepção dos domingos) havendo dois turnos que se revesam de 12 em 12 horas, começa a notar-se um certo desenvolvimento.

As máquinas principais ou propulsoras... encontra-se no seguinte estado: todos os fixos assentes e convenientemente nivelados, e com as respectivas chumaceiras alinhadas pelos centros, os velos motores, que se compoem de duas quartelladas, tendo cada uma duas manivellas...os condensadores também começaram a ser armados....

O navio foi deitado ao mar a 5 de Maio de 1898, tendo então a missão atravessado a crise já referida. Só nas vésperas das experiências a bordo, a missão voltou a ser reforçada, agora com alguns dos oficiais que viriam a pertencer à 1ª guarnição do cruzador. Com o aproximar das provas de mar o chefe da missão ordenava:

... Ordem – Uma comissão ... assistirá a todas as experiencias consideradas officiaes, tanto hydraulicas como a vapor, das caldeiras e canalizações a bordo do cruzador



Vista do estaleiro com o navio atracado.

“D. Carlos I”, apresentando-me, em seguida a qualquer experiencia, um relatório circunstanciado do seu resultado, podendo acrescentar as observações que julgar conveniente fazer, para assegurar o bom funcionamento futuro dos machinismos installados a bordo...

Em Janeiro de 99 efectuaram-se as experiências de ... iluminação electrica ... os officiais abaixo designados examinarão se é satisfatorio o funcionamento de todos os aparelhos electricos e dos respectivos servo-motores, e se os diversos compartimentos do navio ficam sufficientemente illuminados....

Em Fevereiro tiveram lugar as experiencias de velocidade...uma comissão composta do machinista naval de 1ª classe Cruz e tendo sob as suas ordens ... o pessoal actualmente em serviço n'esta missão, assistirá ás experiencias de velocidade... inspecionando o funcionamento de todas as machinas e caldeiras, cingindo-se para este effeito tanto quanto possível ás prescripções do Regulamento do “Almirantado Inglez” para as experiencias das machinas dos navios

de guerra construidos em estaleiros particulares, cuja cópia acompanha esta ordem. Não podemos deixar de salientar a nota a este Regulamento do Almirantado, pois assim, e concerteza na falta de regulamentação da Armada, a construção do navio podia ser seguida através de regras conhecidas e actualizadas.

A 23 de Fevereiro foram efectuadas as experiencias de artilharia ... no polygono de Ridsdale, conseguindo-se nas peças de 15 cm a enorme velocidade de 876 m/s, com uma pressão de 3200 kg/cm², sem avaria para o material.....deram-se tiros com pontarias horizontaes, com 15º elevação e maxima pressão, sem que o material nem as montagens tivessem soffrido. Os torpedos foram lançados, sendo o lançamento dos tubos submarinos feito

andando o navio com a velocidade de 16 milhas, e sendo n'estas circunstancias só de 16 metros o desvio do alvo (11).

Em princípios de Março decorreu a ... 1ª experiencia official do aparelho motor do cruzador “D. Carlos I”... Como as provas foram efectuadas em Inglaterra e no Inverno, a temperatura na casa das caldeiras variou entre 27 a 32,5º C e na casa das máquinas entre 16 e 38º C. Durante a execução das provas, com vento fresco, a velocidade máxima atingida, com tiragem forçada, foi de 22,15 nós (12), ... indicando as machinas 12176 cavallos, com 203,2 rotações a BB e 201,7 a EB. Foram ainda efectuadas provas de consumo.

Não encontrámos referências exactas sobre a preparação da guarnição do novo cruzador. Contudo, na Marinha, a entrada ao serviço do cruzador “Adamastor” marcou o primeiro contacto com as modernas tecnologias e, como consequência, originou profundas alterações na organização dos serviços técnicos. Assim, a 30 de Maio de 99 a guarnição seguiu de Lisboa para Newcastle no transporte à vela “Pero de Alenquer”, onde chegou a 21 de Junho.

O cruzador passou ao estado de armamento completo em 8 de Julho, assumindo o comando o CMG Guilherme Augusto de Brito Capello (13). Este official comandou o navio até Março de 1900.

Em 16 de Julho largou de Newcastle para



Fase final da construção. Atracado por EB nos Estaleiros Elswick Works, da firma Sir W. G. Armstrong, Mitchell & Co Ltd em Newcastle.

Lisboa. Dado o muito pouco tempo de permanência em Inglaterra com toda a sua guarnição, o treino e a familiarização do pessoal, à excepção dos poucos oficiais que tinham acompanhado a construção, seriam diminutos, no entanto o navio empreendeu a viagem para Lisboa ... *com pessoal português e a bandeira portuguesa içada na pôpa.*

A lotação, aprovada por portaria de 26 de Abril de 1899, era de 409 homens. Por portaria de 14 de Setembro do mesmo ano, a lotação passou a ser de 473, tendo este aumento representado um reforço de 64 homens (adiante, entre parenteses, estas alterações). Ao longo da sua existência a lotação foi alterada muitas vezes, umas devido a alterações introduzidas no navio, outras de natureza circunstancial.

A guarnição de oficiais, além do coman-



O Inverno em Newcastle. Fotografia de grupo do Comandante e Oficiais a bordo, durante o período em que decorreram as provas de mar.

Fotos do Museu de Marinha (3).



Em provas de mar. A navegar (ainda sem pavilhão nacional) em águas calmas e frias... O navio ainda não está pintado com as cores que apresentava à chegada a Lisboa - casco negro com lista branca.

dante – capitão de mar e guerra e do imediato, capitão de fragata, era constituída por quatro 1^{os} tenentes e quatro 2^{os} tenentes, 1 médico naval, 1 maquinista naval de 1^a classe, 3 de 2^a e 6 de 3^a classe, 1 comissário e 6 aspirantes de 1^a classe a maquinista naval.

O restante pessoal, sargentos e praças, estava distribuído por 5 Brigadas. Na 1^a estava o pessoal artilheiro; 6 sargentos, 11 cabos e 136 marinheiros e grumetes. Na 2^a estava o pessoal do “fogo”, que com os artilheiros representavam praticamente a guarnição do navio. Assim, a 2^a Brigada era constituída por 16 (+4) condutores de máquinas, 8 cabos fogueiros, 48 (+12) marinheiros fogueiros e 30 (+24) chegadores.

Na 3^a Brigada estava o “pessoal do

mestre”, que para além do *mestre da armada*, tinha 3 contramestres, 5 cabos marinheiros, 28 marinheiros e 50 (+25) grumetes.

A 4^a Brigada era composta por 2 sargentos torpedeiros, 1 cabo e 12 torpedeiros. Por último, na 5^a Brigada estavam 3 sargentos do serviço geral, 2 (-1), carpinteiros, 1 serralleiro, 1 enfermeiro, 2 corneteiros-tambores, 3 despenseiros, 5 cozinheiros, 4 criados de câmara e 1 padeiro.

F. David e Silva
CMG EMQ

J. L. Garcia Belo
CTEN EMQ

(Continua no próximo número)

Notas:

- (1) Telo, António José, *Os Açores e o Controlo do Atlântico*, Edições ASA, Porto (1993).
- (2) Silva, Fernando Pereira da, *A Evolução Naval da Armada Portuguesa nos Últimos 70 Anos*, Anais do Clube Militar Naval - Tomo LXVI, nºs 10 a 12, Outubro a Dezembro, Imprensa da Armada, Lisboa (1936).
- (3) Parcialmente pagos através dos fundos conseguidos pela subscrição nacional (que incluiu os emigrantes), foi construída no Ginjal (Cacilhas) a canhoneira “Chaimite” e em Itália, o cruzador “Adamastor”, que como veremos, fez chegar à nossa Marinha as modernas tecnologias.
- (4) Nunca concretizada mas que encontra paralelo nos dias de hoje, no que respeita às fontes de financiamento e a contrapartidas na aquisição de equipamento militar no estrangeiro.
- (5) Este navio foi a primeira construção em aço no Arsenal de Marinha. Por várias razões, o nosso Arsenal não tinha acompanhado as novas técnicas da construção naval, bem como da introdução da propulsão mecânica. A actividade de construção de navios de linha tinha sido interrompida...
- (6) (OA nº 8, 25 AGO 1897) Por despacho de S. Exa o ministro, de 3 do corrente mez, foi determinado que se dessem os seguintes nomes aos navios em construção no estangeiro, para a nossa marinha de Guerra: Ao cruzador de 4100 t D.Carlos I, ao
- (7) *Diário de Notícias*, 18 de Julho de 1899.
- (8) “grève” cujo objectivo era a exigência do dia normal de 8 horas de trabalho, esta greve que fez fechar varios estaleiros ingleses e paralisar quasi por completo a laboração de muitos outros. Todavia a casa Armstrong com os seus 20000 trabalhadores, encontrou meio nos poderosos elementos que dispõe, de compensar quanto possível as perniciosas consequencias d’aquella crise...
- (9) Segundo notas do 1^o tenente Augusto Pereira do Valle, oficial que acompanhou a construção e armamento do navio.
- (10) Os primeiros encarregados, ainda na missão, foram os machinistas navaes Joaquim José da Cruz (do curso de Engenheiros Maquinistas Navais de 1875) e Francisco Gonçalves Serra (curso de 1885).
- (11) Segundo notas do 1^o tenente Augusto Pereira do Valle, oficial que acompanhou a construção e armamento do navio.
- (12) A velocidade de contrato era de 20 nós. ... Este excesso de velocidade teria garantido aos constructores alguns milhares de libras se o navio fosse para o governo inglez...
- (13) Conselheiro e ajudante de campo honorário dos reis D.Luís I e D. Carlos I. Promovido a CMG em 1893, tinha 60 anos de idade quando assumiu o comando do cruzador “D.Carlos I”.



O cruzador “D. Carlos I” no estaleiro com as caldeiras apagadas.



Mais de três décadas na divulgação da Astronomia

O "Planetário", como é habitualmente referido pelo público, situa-se numa ampla zona histórica da cidade de Lisboa, em Belém, e continua a ser um lugar único a visitar, dada a grandiosidade da sua magnífica cúpula de 23 metros de diâmetro.

Foi inaugurado a 20 de Julho de 1965 e teve como primeiro Director e grande impulsionador o Comandante Eugénio Conceição e Silva, conceituado astrónomo amador, a nível nacional e internacional, constructor do maior telescópio reflector da Península Ibérica, actualmente em exposição na galeria do Planetário.

A finalidade de qualquer Planetário é devolver à humanidade o gosto de olhar os céus, na contemplação serena e harmónica dos astros. Actualmente, e porque a Astronomia é, cada vez mais, uma ciência multidisciplinar, professores das mais variadas disciplinas propõem os seus alunos a visitar o Planetário, para que melhor possam compreender o verdadeiro lugar da Terra, e consequentemente do Homem no Universo.

A História da Astronomia, a dinâmica do cosmos e os problemas ecológicos que actualmente afligem o nosso planeta são alguns dos temas abordados nos sete programas diferentes de sessões apresentadas às Escolas.



Comandante Eugénio Conceição e Silva, primeiro director do planetário e grande impulsionador da Astronomia em Portugal.

Para o público em geral existem doze Sessões Temáticas, que são apresentadas com uma linguagem bastante acessível e complementadas com bastantes efeitos visuais.

No que diz respeito à Temática dos Descobrimentos o Planetário apresenta duas sessões específicas subordinadas à **Náutica das Descobertas**, como "A Viagem de Bartolomeu Dias" e "A Viagem de Vasco da Gama".

Também no Auditório são realizadas palestras de Astronomia e Astrofísica, proferidas por especialistas nacionais e estrangeiros, destas áreas, a nível nacional, podemos salientar importantes palestras em parceria com a **Associação Portuguesa de Astrónomos Amadores** e o **Observatório Astronómico de Lisboa (Tapada da Ajuda)**.

O Planetário está filiado em importantes Organizações Internacionais, nomeadamente a **IPS - International Planetarium Society**, com as quais mantém contactos regulares, visando assim um melhor contributo às exigências sempre crescentes do público.

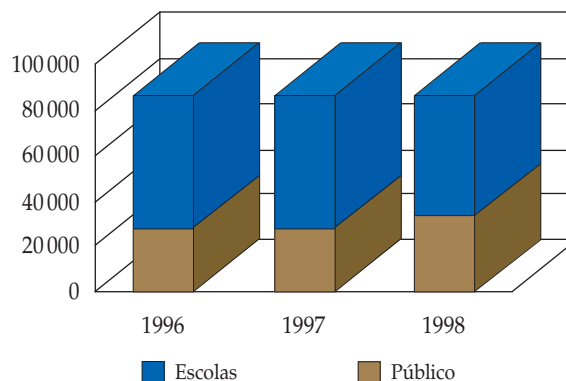
O ano de 1998 foi pleno de actividades científicas e culturais, nas mais variadas vertentes. Apesar do equipamento técnico necessitar de urgente substituição, assunto que tem vindo a ser tratado a nível superior, face ao avultado investimento não possível de ser suportado pelo orçamento da Marinha, as sessões escolares estão sempre esgotadas e os assistentes das sessões públicas são cada vez mais um público exigente e interessado.

O Auditório do Planetário foi o lugar escolhido para a realização da sessão solene comemorativa do "**Bicentenário do Real Observatório da Marinha**", da apresentação e divulgação do "**Festival**



Num dia normal de sessões escolares podem passar pelo Planetário cerca de 1000 jovens oriundos das mais diferentes regiões do país.

ASSISTÊNCIA



Internacional da Juventude", que contou com a presença do Primeiro Ministro e três centenas de jovens de várias escolas do país, num espectáculo multimédia e laser, bem como a realização, a nível internacional, da **"Semana Europeia para a Cultura Científica e Tecnológica"**, subordinada ao tema **"Sea and Space"**, no âmbito da EXPO 98. Jovens estudantes europeus do ensino secundário apresentaram os seus trabalhos a um júri altamente credenciado, do qual faziam parte ilustres membros da **"Agência Espacial Europeia"** (<http://www.esa.int/seaspace>) e do **"Observatório Europeu do Sul"** (<http://www.eso.org/seaspace>). A participação portuguesa, bastante aplaudida e bem classificada, foi apresentada por quatro jovens da Escola Secundária de S. Martinho do Porto.

Já no final do ano foi inaugurada na Galeria do Planetário uma exposição denominada **"A Espaço e Matemática como Linguagem Científica e Simbólica"**, da autoria de Lucília Barata, que pretende dar a conhecer ao público o resultado de três décadas de investigação em torno do significado dos números na Ciência, na Religião e nas Artes.

Também ao Planetário têm recorrido inúmeras e conceituadas empresas para lançamento dos seus produtos comerciais, dadas as características únicas da sala e equipamento.

No ano transacto o Planetário registou 87.152 entradas, das quais 54.616 foram estudantes e os restantes 32.536 visitantes das sessões públicas.

Para o presente ano e a par com a actividade normal, está em fase de preparação a apresentação de um **Espectáculo Multimédia de Astronomia e Raios Laser** com o suporte musical de um novo álbum a ser lançado em breve nos circuitos comerciais.

Nas Comemorações do Dia da Marinha, o Planetário deu a conhecer ao público a sua actividade presente e projectos futuros através de uma pequena Exposição Multimédia e a realização da habitual sessão infantil **"Avô Estrelinhas"** que visa premiar os autores dos melhores desenhos recebidos durante o presente ano lectivo.

Também se prepara a divulgação e observação do último Eclipse Total do Sol a acontecer no séc. xx, que será certamente antecedido de sessões explicativas do fenómeno. O eclipse terá lugar a 11 de Agosto e, embora na nossa latitude não seja observável a fase de totalidade, a Lua vai tapar cerca de 67% do Disco Solar, num eterno **"Jogo de Escondidas"** entre ambos os astros, prometendo um belíssimo espectáculo celestial a meio de uma manhã de Agosto, que se espera quente, com o céu bem límpido e grande parte das pessoas em pleno período de férias. . .

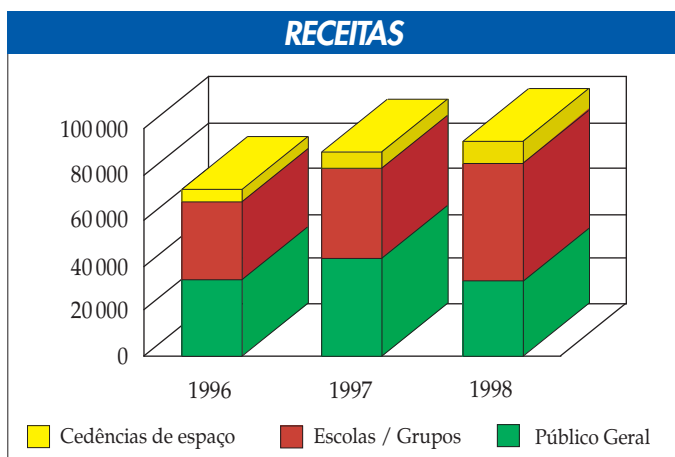
Em paralelo com todas as actividades normais e extraordinárias do Planetário está o apoio permanente a professores e estudantes



Aspecto da sala de projecções que permite a reprodução do céu estrelado.

das mais variadas áreas que visitam cada vez mais a **Biblioteca do Planetário** para a elaboração de trabalhos, muitos deles de fim de curso, como é o caso dos estudantes universitários. É uma pequena Biblioteca extremamente específica e da qual faz parte o valioso espólio legado pela **Família Conceição e Silva**. A maior parte dos títulos já se encontram informatizados (THESAURUS) e num futuro breve poderão estar disponíveis "On Line" em www.marinha.pt/planetario.

Teresa Barbosa
(Conf. Dem.)



POLICLÍNICA

Vale Fetal

Estrada Bela Vista, 107 C
Vale Fetal (Urbanização Nova)

☎ 297 82 70 / 297 65 40

- CONSULTAS MÉDICAS
- MEDICINA DENTÁRIA E PRÓTESES
- ANÁLISES CLÍNICAS
- EXAMES CITOLÓGICOS
- ELECTROCARDIOGRAMAS (ECG)
- ENFERMAGEM
- ACORDO COM ADMA

HORÁRIO DA CLÍNICA

2ª a 6ª	SÁBADOS	DOM. E FERIADOS
7.30 - 13.00	8.00 - 13.00	10.00 - 12.00
15.00 - 22.00	15.00 - 21.00	18.00 - 20.00

Às Portas da Índia (em 1488)

Fontoura da Costa, ilustre Oficial da Marinha, Professor da Escola Naval e investigador da História dos Descobrimentos (falecido em 1940), elaborou um estudo sobre a evolução da exploração da costa ocidental africana até à passagem do Cabo da Boa Esperança e chamou-lhe *Às Portas da Índia em 1484*. Um título feliz, na medida em que transmite imediatamente quais eram as intenções portuguesas com essa persistente tentativa de encontrar o fim da África e a passagem para o Índico, justificando-se a indicação do ano de 1484, porque foi nesse ano que Vasco Fernandes de Lucena, elaborou, em nome de D. João II, uma magnífica oração de obediência ao Papa, declarando que os portugueses tinham chegado “até perto do Promontório Prasso, onde começa o golfo Árábico...”. Já aqui dissemos que a oração de Lucena é, sobretudo, uma alegoria à acção dos portugueses elevando a personagem do seu rei, de forma a impressionar o Papa e ganhar prestígio na Europa de então. Por isso, não é de levar à letra as afirmações contidas no texto, e sabemos hoje que, de facto, em 1484 os portugueses ainda não tinham chegado ao Oceano Índico. O problema é que esta oração, agregada à escassez de documentos coevos e fiáveis, deu azo a especulações de vária ordem acerca das viagens de Diogo Cão e de Bartolomeu Dias. A mais tentadora foi a de que o primeiro se convenceu de que alcançara o extremo sul da África, quando da sua última viagem, depois de ter colocado o padrão em Cape Cross e de ter avistado a Serra Parda. A região apresentaria uma imagem semelhante ao que se supunha ser o mítico Promontório Prasso, tido como o extremo da África, por uma tradição europeia milenar, que enganara o navegador. Teria sido por causa deste engano que Vasco Fernandes de Lucena anunciara ao Papa a proximidade do golfo Árábico. Assim, quando Bartolomeu Dias verificou que ainda não se estava no Índico e que era necessário navegar muito mais para sul, o rei português ficara numa posição delicada, alvo da chacota ou, pelo menos, da desconfiança internacional, acabando por votar Diogo Cão ao esquecimento e evitando empolgar o êxito de Bartolomeu Dias, com receio de outro malogro.

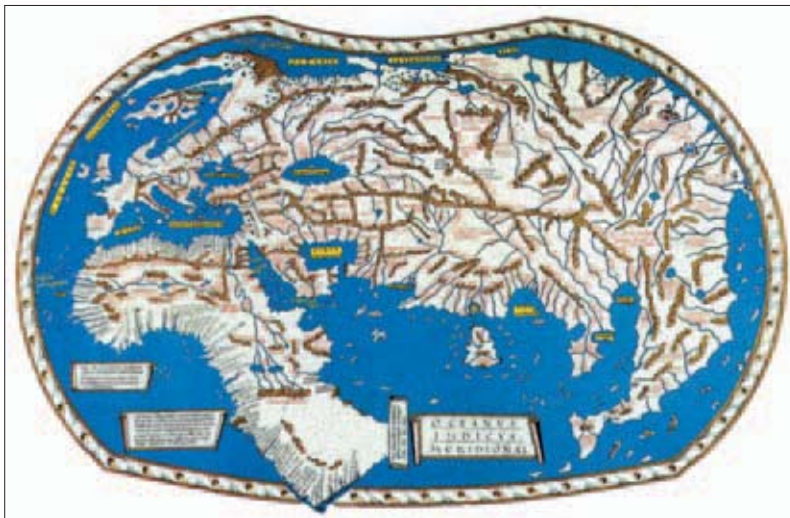
É claro que há neste raciocínio uma certa fantasia, porque não é possível deduzir nada de concreto da oração de Vasco Fernandes de Lucena. Não podemos tomar um texto com estas características como uma fonte rigorosa para deduzir questões de carácter náutico ou geográfico. É apenas um documento diplomático de propaganda e nessas dimensões que tem de ser mantido.

Mas há outras questões que devem ser analisadas, nas explorações marítimas efectuadas no reinado de D. João II. Houve as viagens de exploração da costa africana efectuadas por Diogo Cão (duas ou três) e, depois, por Bartolomeu Dias. Põe-se-nos uma pergunta: porque razão a viagem de Bartolomeu Dias levaria, expressamente, uma naveta de mantimentos destinada a ficar ancorada num ponto da costa africana, depois de reabastecer o resto da frota? Não há notícia de que isto tenha acontecido antes, e

se assim se decidiu nessa altura, só uma coisa o poderá justificar: previa-se uma viagem para além dos limites da capacidade de abastecimento da frota. Os navios abasteciam-se de água e frescos sempre que podiam, mas não há dúvida que para lá de Cape Cross, quando se olhava para a Serra Parda e Terra de Santa Bárbara, a visão da costa é a de uma coisa inóspita e deserta (deserto da Namíbia). Não admira nada que Diogo Cão tenha voltado para trás se, por acaso, não tinha os navios bem carrega-

dos de água doce e virtualhas. O facto de, na viagem seguinte, ter sido providenciado um navio de reabastecimento, indica qual era o problema principal que impedira a anterior expedição de avançar mais para sul. É uma questão muito simples, mas é determinante.

Bartolomeu Dias — como dissemos anteriormente — chegou a Mossel Bay em 3 de Fevereiro de 1488. Depois, continuou a viagem para leste e NE, sentindo que lhe vinha uma corrente quente, do lado do Equador. Era notório que já passara o extremo sul da África. Chegou até False Island, onde colocou um padrão de pedra (S. Gregório), e a tripulação não quis que se avançasse mais para a frente. Permanecia o medo do desconhecido ou continuava a subsistir o problema dos abastecimentos?... Não é fácil saber. Os navios ainda foram até ao rio do Infante e regressaram junto à costa, avistando (finalmente) o Cabo da Boa Esperança (e pode calcular-se porque lhe foi dado esse nome), onde deixaram o padrão de S. Filipe. Em Dias Point ficou o Padrão de Santiago (25 de Julho) e a viagem para o reino decorreu sem problemas de maior, tendo passado pela ilha do Príncipe, pelo rio do Resgate e por S. Jorge da Mina. 



Mapa-mundo de Henricus Martellus, c. 1489. Este mapa apresenta uma configuração da África claramente determinada pelas explorações portuguesas até à viagem de Bartolomeu Dias.



INFORMAÇÃO TOTTA

CONDIÇÕES EXCEPCIONAIS PARA A MARINHA

Desde há longos anos que o TOTTA mantém um relacionamento privilegiado com a Marinha, tendo vindo, progressivamente, a melhorar e a ampliar as condições oferecidas que, neste momento, se podem considerar verdadeiramente excepcionais. Estas condições são oferecidas ao pessoal militar, militarizado e civil – incluindo os voluntários e contratados, que recebem o ordenado através do TOTTA – e ainda aos reformados, desde que assumam o compromisso de transferir ou depositar as respectivas pensões no BT&A. De seguida apresenta-se um quadro resumido e actual das condições praticadas.

CRÉDITO À HABITAÇÃO

Para aquisição de habitação própria, com garantia hipotecária, em condições excepcionais de taxa de juro, com uma taxa nominal igual a 120% da Lisbor* a 1 mês arredondada para 1/8 de ponto imediatamente superior.

Nas actuais condições e com pagamento de juros ao mês (taxa variável), a taxa a aplicar é 6,125%, beneficiando, ainda, das seguintes condições:

- Redução da comissão de "dossier" para 1/3 do valor normal, ou seja, 10 contos;
- Seguro de vida facultativo;
- Alteração da taxa de juro no decurso do contrato. Quando ocorram alterações na taxa de juro, estas produzirão efeitos a partir do início do período de contagem de juros subsequente.

Estas condições aplicam-se também a empréstimos transferidos de outras instituições.

CRÉDITO AUTOMÁTICO TOTTA ORDENADO

Acesso a uma linha de crédito automático, que permite a antecipação até três meses do ordenado com aplicação de uma taxa de juro reduzida, indexada à Lisbor*.

A taxa a aplicar a este crédito será igual a 172% da Lisbor* a 1 mês, o que, actualmente equivale, após o arredondamento, a 8,625%.

CRÉDITO PESSOAL

Linhas de crédito para diversas finalidades, como sejam despesas de saúde, bens de consumo duradouro, obras, formação profissional, aquisição de equipamento de uso pessoal ou profissional.

São disponibilizadas duas modalidades:

- **Crédito Popular Totta**, com prestação fixa e prazo pré-determinado, com uma taxa fixa durante o período do empréstimo igual a 141,22% da Lisbor* a 6 meses.

Nas actuais condições a taxa a aplicar, após o arredondamento, é de 6,5%.

- **Crédito Económico Totta**, com prestação fixa, escolhida pelo cliente a partir de um mínimo pré-fixado e prazo variável em função das eventuais alterações de taxas.

A taxa de juro aplicável a esta modalidade é igual a 147,66% da Lisbor* a 6 meses.

Nas actuais condições e após o arredondamento, a taxa a aplicar a esta modalidade é de 6,875%.

CARTÕES DE DÉBITO E CRÉDITO

Atribuição do cartão **TottaGold** a todos os Oficiais Generais, Superiores e Subalternos, Sargentos-Mores e Sargentos-Chefes, incluindo os militarizados e civis equiparados, podendo utilizar uma linha de crédito automática de 3.500 contos, no caso dos Oficiais Generais, 3.000 contos, no caso dos Oficiais Superiores e 2.500 contos para os demais. Lembra-se que o cartão **TottaGold** apresenta vantagens substanciais relativamente a qualquer outro cartão emitido em Portugal, nomeadamente quanto aos Seguros que lhe estão associados.

O cartão **TottaGold** é, de facto, o único cartão com um seguro de saúde com um capital de 8.000 contos, total liberdade de escolha da unidade hospitalar, liberdade de recurso ao estrangeiro e coberturas sem limite de idade. Este cartão está isento da primeira anuidade, sendo as seguintes reduzidas, em relação ao habitualmente praticado, para o valor de 2.500 escudos.

No que se refere ao cartão **TottaCard** verifica-se, igualmente, a isenção da primeira anuidade e a redução das seguintes para o valor de 1.250 escudos.

DEPÓSITOS À ORDEM

Remuneração, em condições vantajosas, das contas de depósito à ordem alimentadas a crédito por ordenados e pensões pagos pela Marinha, aplicando-se taxas crescentes às sucessivas parcelas do saldo, com cálculo diário e crédito mensal de juros. Estas contas estão isentas de qualquer despesa de manutenção.

APLICAÇÕES A PRAZO

Disponibilização de uma vasta gama de soluções para aplicações a prazo, nomeadamente de contas com grande flexibilidade, no que se refere a entregas e levantamentos, podendo, inclusivamente, ser movimentadas em qualquer momento (durante 24 horas/dia), através de toda a rede Multibanco. A taxa de juro destas contas varia em função do montante existente na conta na data do vencimento.

Para além dessas vantagens, estas contas, nomeadamente, as contas Totta Super Rendimento e a Conta Rendimento Totta oferecem, ainda, condições excepcionais em caso de levantamento antecipado.

OUTRAS CONDIÇÕES

Serão, ainda, concedidas outras condições excepcionais, nomeadamente:

- Atribuição gratuita de:
 - Livros de Cheques
 - Cartões TOTTA Matic/VISA Electron
- Pagamentos periódicos sem qualquer encargo;
- Redução, para detentores do cartão **TottaGold**, de alguns dos preços constantes do Preçoário do Banco;
- Acesso às condições mais favoráveis que as empresas associadas do BT&A estiverem no momento a praticar, nomeadamente:
 - Leasing Mobiliário
 - Leasing Imobiliário
 - ALD - Aluguer de Longa Duração

* Lisbor – Taxas a que os Bancos estão dispostos a emprestar dinheiro a outros bancos, por prazos entre 1 dia e 1 ano, e que são divulgadas diariamente.

Fev. 1998



BANCO TOTTA & AÇORES

Soc. Anónima • Capital social: 60.000.000.000\$00 • Cons. Reg. Com. de Lisboa, Mat. n.º 1/88.10/11 • Reg. Pes. Colectiva 500766711 • Sede: Rua Áurea, 88 – 1100 Lisboa.



N.R.P. "D. CARLOS I"

● O N.R.P. "D. Carlos I" encontra-se na fase final dos trabalhos que o tornarão um navio hidrográfico, situação que lhe permite estar estruturalmente preparado para receber todo o tipo de equipamentos necessários à execução das missões ao serviço do IH. Irá receber equipamentos fixos, como sondas, guinchos e também equipamentos que os técnicos e os cientistas irão trazer, consoante as exigências de cada missão.

Concluída esta primeira fase e logo que se verifique a entrega dos equipamentos adquiridos ao abrigo da "Lei de Programação Militar", segue-se a instalação dos equipamentos, nomeadamente uma embarcação de sondagem e uma grua.

Apesar de o navio estar dotado de equipamentos que permitam realizar trabalhos de hidrografia oceânica monofeixe,



só poderá efectuar, sem restrições, trabalhos de hidrografia portuária, quando tiver a embarcação de sondagem.

Os equipamentos que o navio já possui, são:

- Uma grua, que irá ser substituída pela que está em fase de aquisição;
- Um pórtico, que permite exe-

cutar de forma satisfatória uma parte dos trabalhos de oceanografia;

- 2 cabrestantes;
- transdutores para as sondas.

Para a execução de trabalhos de oceanografia existem apenas os espaços livres, por isso a capacidade oceanográfica do navio é limitada. O navio tem

apenas capacidade para executar missões oceanográficas com equipamentos a instalar provisoriamente, como sejam o sonar lateral, equipamentos de sísmica e outros trazidos pelos técnicos.

O sistema multifeixe será adquirido quando as verbas do programa Praxis XXI, forem disponibilizadas.

Os laboratórios já estão prontos, faltando apenas os patins, que serão colocados depois dos guinchos instalados. Nessa altura será possível efectuar missões de recolha de amostras de água e de fundo.

Comparado com os outros navios do agrupamento, este tem algumas inovações em termos de organização dos espaços. Está dotado de uma central telefónica digital, tem um Centro de Aquisição de dados e uma sala de desenho.

O PROGRAMA SEPLAT

● Hoje, passados que são 25 anos após a realização do primeiro cruzeiro, o cruzeiro SEPLAT 1, de 19 a 26 de Junho de 1974 a bordo do N.R.P. "Almeida Carvalho", completaram-se as colheitas de amostras de sedimentos, com a realização do SEPLAT 26 a bordo do N.R.P. "Andrômeda" de 19 a 25 de Maio de 1999.

Não podemos dizer que se concluiu o programa, pois ainda vão ser necessários mais alguns anos para completar as análises e processar todos os dados obtidos, de modo a poder ser publicada, na íntegra, a "Carta dos Sedimentos Super-

ficiais da Plataforma Continental Portuguesa".

Este programa iniciou-se por um pequeno projecto de cartografia sedimentar, da responsabilidade da Assessora Isabel Moita, e que mais tarde a Direcção do Instituto Hidrográfico decidiu transformar em programa próprio.

O programa SEPLAT, é um programa de Cartografia Sedimentar que se propôs realizar o levantamento sistemático da natureza do fundo da plataforma continental e vertente superior com vista à publicação de uma série de oito folhas que constituem a "Carta dos Sedimentos Superficiais da Plataforma Continental Portuguesa" à escala de 1:150 000 e respectivas notícias explicativas.

Este programa veio, de algum modo, substituir as antigas "Cartas Litológicas Submarinas", publicadas entre 1913 e 1941.



REUNIÃO MARINE DATA MANAGEMENT DO ICES



● De 3 a 6 de Maio de 1999 realizou-se em Ottawa, no Canadá, a reunião anual do grupo de trabalho Marine Data Management do ICES (International Council for the Exploration of the Sea). Nas instalações do Marine Environmental Data Services estiveram presentes 16 membros de 11 países e debateram-se temas como:

- O fluxo de dados para o ICES relativamente aos últimos 5 anos;

- O progresso do projecto GODAR (Global Oceanographic Data Archaeology and Rescue) da IOC (International Oceanographic Commission);

- O desenvolvimento e actualização de páginas na WEB;

- Os dicionários de dados, análise dos requisitos mínimos que garantam a qualidade dos dados oceanográficos e estabelecimento de linhas de orientação para o efeito.

(Colaboração do I.H.)

SEMINÁRIO “SEGURANÇA, FIABILIDADE E ANÁLISE DE AVARIAS”

● A Escola Naval, sendo um estabelecimento militar de ensino superior universitário, tem o dever de se constituir como *forum* de divulgação e discussão de assuntos científicos e tecnológicos de interesse, tanto para a Marinha e para os seus membros, como para a sociedade em geral.

Assim, a Escola Naval, através do seu Departamento de Engenharia Naval - ramo de Mecânica, tem vindo a realizar anualmente um Seminário sobre temas de inegável importância. A quantidade e a qualidade das comunicações apresentadas e dos participantes, tanto da Marinha como a ela exteriores, vem contribuindo para divulgar as actividades da Escola Naval, complementando as que outros organismos da Marinha vêm desde sempre desenvolvendo nos domínios cultural e científico.

O seminário realizado este ano, subordinado ao tema “Segurança, Fiabilidade e Análise Avarias”, decorreu no auditório da Escola nos dias 8 e 9 de Abril, tendo sido organizado em conjunto com a Direcção de Navios, o que constituiu um natural aprofundamento da colaboração entre as componentes académica e de projecto, construção e manutenção de navios. As restrições que têm condicionado a actividade da Marinha, mais relevam os benefícios da referida colaboração, bem como de actividades desta natureza, capazes de contribuir para estimular a participação criativa e empenhada de todos quanto nela têm orgulho de servir, e de quantos - exteriores à Marinha, lhe dão a honra de contribuir, com o seu saber e experiência, para aquele objectivo.

O tema deste Seminário revestiu-se de particular relevância, porque abordou questões que afectam um sistema de tão grande complexidade como é um navio, ao longo de todo o seu ciclo de vida, e porque pelas múltiplas repercussões dessas mesmas questões, interessa e preocupa as comunidades técnica e operacional envolvidas na gestão da manutenção e no emprego operacional dos navios. A natureza interactiva dos três temas justificou o interesse suscitado na Marinha e na comunidade académica, traduzido em mais de 300 inscritos, concretizado numa audiência efectiva média superior a 150 participantes.

Na cerimónia de abertura em que esteve presente o VALM SSM e altas individualidades do MDN e da Marinha com responsabilidades na área do material, o CALM ECN Martins Guerreiro, Director de Navios, abordou o tema “Segurança e Fiabilidade no Projecto de Navios”. A comunicação de abertura – “Fiabilidade no Projecto Probabilístico” – foi proferida pelo Professor Luciano Faria (IST, SPM).



Mesa que orientou os trabalhos do Seminário.

As comunicações apresentadas nos dois dias do seminário foram as seguintes:

- **Análise e Prevenção da Rotura em Equipamentos Mecânicos: Metodologias e Estudo de Casos**, C. Moura Branco, Rui Martins e Edgar C. Gomes, IST
- **Os Níveis de Competência em Manutenção no Limiar do Novo Milénio**, A. Monteiro Leite, APMI
- **FSA (Formal Safety Accesment) – Uma Ferramenta na Área da Segurança**, Balcão Reis e Rodrigo Araújo, RINAVE
- **Segurança na Operação Portuária: Planos de Emergência Assistidos por Computador**, M. Bouza Serrano e H. Costa Roque, Certitecna
- **Métodos, Técnicas e Equipamentos de Diagnóstico de Avarias**, F. Santos Coutinho, Direcção de Navios
- **A Análise de Vibrações e de Ruído no Diagnóstico de Avarias**, Fátima Inglês, Arsenal do Alfeite
- **Manutenção por Acompanhamento de Condição: Projecto “Manpred” e Estatística de Avarias**, M. Sampaio e Castro, J. Marques da Costa e B. Rodrigues Pinto, Direcção de Navios
- **Controlo e Monitorização de Carga em Navios Químicos**, A. Magalhães Queiroz, Estaleiros Navais de Viana do Castelo
- **A Problemática da Prevenção e Segurança versus Ensino Universitário**, A. Oliveira e Sousa, ES Tecnologia/ Universidade do Algarve
- **Estrutura de um Sistema de Segurança e Saúde no Trabalho**, A. Alves Garcez e F. Didelet Pereira, ES de Tecnologia de Setúbal/ IPS
- **Análise de Riscos Industriais: Metodologias**, Vitorino Dias, Certitecna
- **Sistemas Reparáveis: Modelos de Fiabilidade**, J.A. Mendonça Dias, Z. Lopes Pereira e A.L. Ferreira Leitão, FCT/UNL
- **Manutenção Preditiva Aplicada ao Navio**, J. Gomes Antunes, SEST
- **Acompanhamento de Condição: Estudo de Casos**, M. Sampaio e Castro e J. Marques da Costa, Direcção de Navios
- **Diagnóstico e Reparação de Avarias em Linhas de Veios de Navios Patrulhas**, R. Mendes Marques, Direcção de Navios
- **Limitação de Avarias: Segurança Global a Bordo**, Goulão Marques, Flotilha
- **O Modelo Funcional em Manutenção e Fiabilidade**, F. Didelet Pereira e F.M. Vicente Sena, ES de Tecnologia de Setúbal/ IPS, ES de Tecnologia do Algarve/ U. Algarve.

Os apoios recebidos permitiram editar um CD ROM com as actas do seminário, que pode ser obtido através da Escola Naval - Departamento de Engenharia Naval (Mecânica).



CALM ECN Martins Guerreiro, Director de Navios, na conferência inaugural.

(Colaboração da Escola Naval)

DIA DA UNIDADE GRUPO Nº 1 DE ESCOLAS DA ARMADA

● Realizou-se no passado dia 10 de Maio o Dia da Unidade do Grupo Nº 1 de Escolas da Armada, comemorando assim a data da promulgação do Dec. Nº 23836 que, em 1934, criou a Escola de Mecânicos.

Integrados no 65º aniversário desta efeméride, as comemorações do Dia da Unidade do G1EA iniciaram-se com uma Missa na Capela da Unidade, seguindo-se a cerimónia militar que constou de uma alocução do Comandante do G1EA e do ALM CEMA que presidiu às cerimónias.

O Comandante do G1EA referiu na sua alocução que *"durante o ano de 1998 passou pelo G1EA um total de 1510 formandos, compreendendo não só militares da Marinha, da Força Aérea e das Forças Armadas de países de expressão portuguesa, como também pessoal militarizado e civil, incluindo elementos de entidades que têm protocolos de cooperação com a Marinha."*

Destes 1510 formandos, cerca de 640 frequentaram cursos curriculares ou de carreira, designadamente cursos de Formação de Sargentos, de Marinheiros e de Grumetes, envolvendo um total de cerca de 22 mil horas de formação. E, se este número de horas é sensivelmente idêntico ao verificado em anos anteriores, o número de formandos é inferior a metade dos que frequentaram idênticos cursos até 1994."

A dado passo da sua alocução salientou ainda que para além da



análise do Sistema de Instrução Militar, feita por uma equipa da Inspeção-Geral das Forças Armadas, foram realizadas mais duas inspecções no âmbito da Marinha, nomeadamente uma inspecção técnica na área da saúde e uma inspecção global à Unidade.

O Comandante do G1EA referiu ainda o reequipamento escolar, domínio em que o Grupo tem obtido claros benefícios do programa financiado pelo PIDAC, salienta-

mos o Centro de Soldadura da Escola de Máquinas, cujo apetrechamento foi efectuado em 1998.

Ao concluir *"Estou certo que poderei, no entanto, contar com todos e que, daqui a um ano, vamos poder novamente afirmar a V. Ex^a, Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, que esta Unidade continua a cumprir abnegadamente a sua Missão, contribuindo para uma Marinha melhor e, naturalmente, para umas Forças Armadas que melhor sirvam e dignifiquem Portugal, fazendo jus ao seu lema: "SERVIR ENSINANDO".*

Seguiu-se a entrega de condecorações e prémios escolares, a evocação dos militares já falecidos, tendo as cerimónias terminado com o desfile do Batalhão e a exibição da Banda da Armada.

No dia 25 de Maio decorreram provas desportivas e um almoço de confraternização dos Oficiais, Sargentos, Praças e funcionários civis em serviço no G1EA e suas famílias.

CERIMÓNIA DE IMPOSIÇÃO DE CONDECORAÇÕES E ENTREGA DE PRÉMIOS NO I.S.N.

● No passado dia 14 de Maio, no âmbito das comemorações do Dia da Marinha, realizou-se na sede do Instituto de Socorros a Náufragos a cerimónia de imposição de condecorações e entrega de prémios, que foi presidida pelo Director-Geral de Marinha, Vice-Almirante Celestino da Silva.

As medalhas de Coragem, Abnegação e Humanidade, destinam-se a galardoar indivíduos que se distinguiram por actos de salvamento no meio aquático, demonstrando coragem, altruísmo, solidariedade para com o seu semelhante, envolvendo muitas vezes o risco da própria vida, foram atribuídas a:

GRAU PRATA:

- Capitão de Artilharia Horácio José de Sousa Lopes
- Sargento-Ajudante de Infantaria José António Pimenta Todo Bom
- Sota Patrão de Salva-Vidas Jacinto Fernando do Nascimento Neves

GRAU COBRE:

- Senhor João Vieira Matias

As medalhas de Filantropia e Dedicção, destinam-se a galardoar indivíduos ou colectividades que se distinguiram por colaborações, serviços e contribuições relevantes em prol do salva-



mento no meio aquático, demonstrando dedicação e altruísmo para com o Instituto de Socorros a Náufragos. Foram atribuídas:

GRAU PRATA:

- Capitão-de-Fragata João Manuel de Andrade Monteiro
- Capitão-de-Fragata Fernando Manuel de Macedo Pires da Cunha
- Capitão-Tenente Vítor Manuel Dias Martins

GRAU COBRE:

- Professor Doutor Francisco José dos Santos Sobral Leal
- Mestre Maria Inês Oliveira Varela Silva
- Doutor Paulo Manuel Fontes Cocco
- Engenheiro José Manuel dos Santos Guerra Cerdeira
- Engenheiro Manuel Francisco Guerreiro Vilhena Júlio

O prémio Walter Bensaúde, destina-se à guarnição do salva-vidas que mais se distinguiu no ano anterior, por decisão unânime do júri, foi atribuído à guarnição do salva-vidas Rainha D. Amélia, da estação salva-vidas de Sagres.

O prémio Patrão Joaquim Lopes, destina-se ao tripulante ou tripulantes do salva-vidas de Paço D'Arcos que mais se distinguiram no ano anterior, por decisão unânime do júri, foi atribuído aos Patrão Dionísio Andrade Afonso e Marinheiro José João Sousa Fragoso Lima.

PRESIDENTE DA REPÚBLICA VISITOU O GRUPO Nº 1 DE ESCOLAS DA ARMADA

● No passado dia 23 de Junho, o Presidente da República efectuou uma visita ao Grupo nº 1 de Escolas da Armada, na qual foi acompanhado pelo Ministro da Defesa Nacional e General Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas.

Tendo chegado à unidade às 11.00 horas, o Presidente da República foi recebido pelo Ministro da Defesa Nacional, General Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas e Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, após o que foram prestadas honras militares pelo Batalhão do G1EA, integrando a Banda da Armada e a Fanfarra.

Seguiu-se uma apresentação no auditório situado na Escola de Electrotécnica, em que o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada fez uma panorâmica da actuação da Marinha em 1998 e deu uma perspectiva das necessidades e intenções a curto e médio prazo. O Vice-Almirante Superintendente dos Serviços do Pessoal focou na sua apresentação o Sistema de Formação da Marinha e, por fim, o Comandante do G1EA fez uma breve exposição sobre a unidade.

Após a apresentação, foi efectuada uma visita às Escolas de Electrotecnia, de Máquinas e de Abastecimento, na qual o Presidente da República se interessou particularmente pela formação técnico-profissional ministrada nas Escolas. Neste âmbito, julga-se adequado referir que estão reconhecidos ou em vias de ser certificados os seguintes cursos e respectivas saídas profissionais:

Sargentos Electrotécnicos (Técnicos de electrónica), Sargentos Maquinistas-Navais (Técnico de mecânica e máquinas marítimas), Marinheiros Condutores de Máquinas (Ajustador, montador de motores marítimos, maquinistas de



O Almirante CEMA na sua alocação.



O Presidente da República assina o livro de honra.

motor fixo, maquinistas de bombas, operador de condicionamento de ar), Marinheiros Condutores de Viaturas (Condutores de transportes públicos), Marinheiros de Abastecimento (Escriturário de contabilidade), Grumetes de Abastecimento (Dactilógrafo), Marinheiros Padeiros (Padeiro e Pasteleiro), Marinheiros Despenseiros (Empregado de mesa e de bar) e Marinheiros Cozinheiros (Cozinheiro).

Concluída a visita às Escolas, teve lugar um almoço na messe de Oficiais, inteiramente confeccionado e servido pelos alunos dos cursos de formação de marinheiros TFH e TFD, os quais integram pessoal da Marinha e da Força Aérea. Durante o almoço foi oferecido ao Presidente da República um relógio de sol manufacturado

na Escola de Máquinas, tendo este oferecido uma colecção de medalhas com os Castelos de Portugal.

Antes de sair da unidade, o Presidente da República assinou o livro de honra, no qual deixou as seguintes palavras:

"Foi com muito prazer e satisfação que visitei o G1EA. Foi possível verificar o modelo de Formação adoptado pela Marinha em ordem a habilitar os seus "Marinheiros" ao cabal desempenho das suas funções e tarefas.

Importante foi verificar o nível da formação técnico-naval ministrada, e isso é o resultado da competência, desempenho, dedicação e sentido do dever de todos quantos aqui servem e executam as suas missões.

Na certeza de que continuarão a responder cabalmente aos desafios do futuro, cada dia mais exigentes, formulo os melhores votos pessoais e profissionais, ao pessoal civil e militar que presta serviço no G1EA. Bem hajam!"



Presidente da República à chegada ao G1EA.

207º ANIVERSÁRIO DA ACÇÃO SOCIAL MILITAR

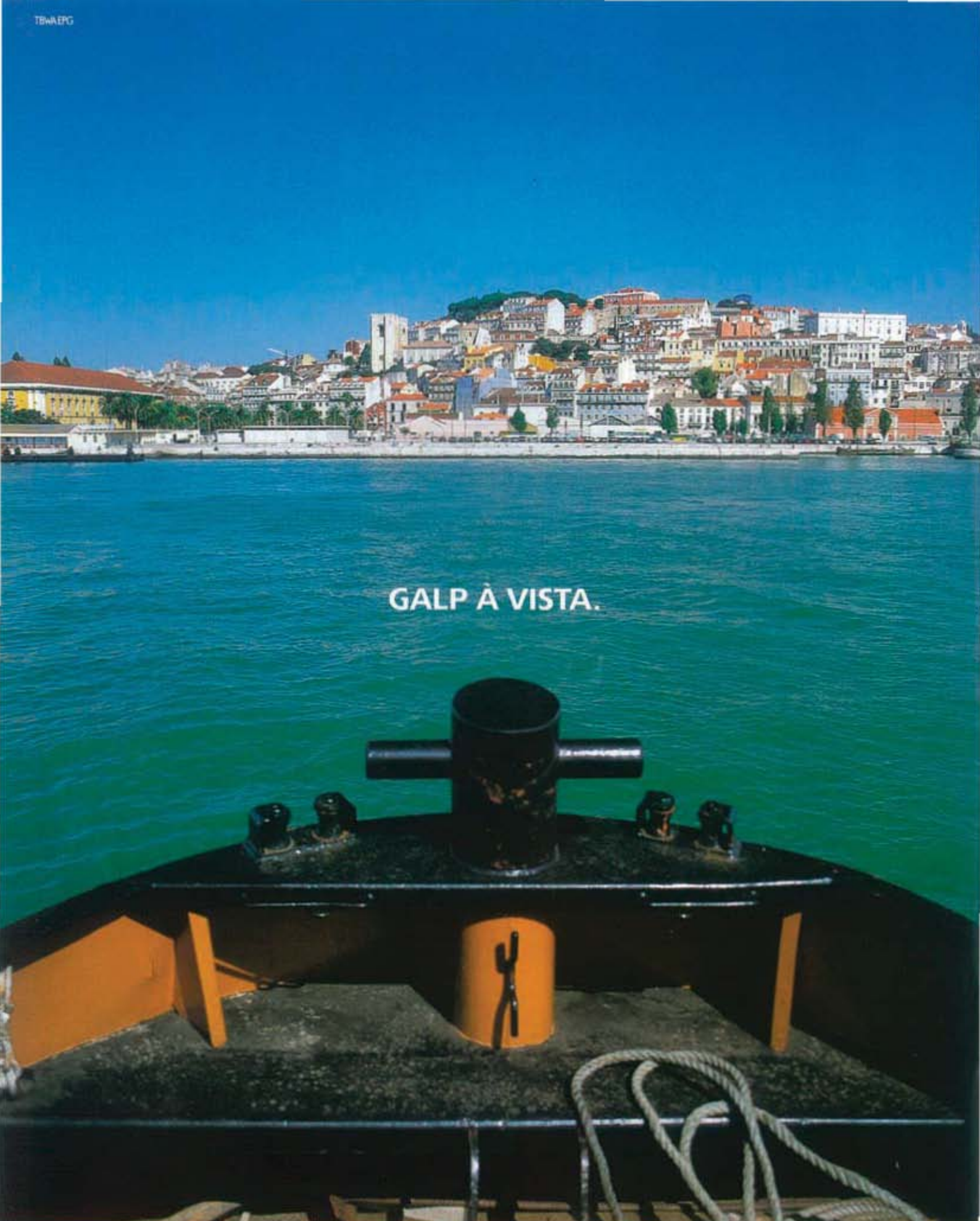
● As comemorações do 207º Aniversário da Acção Social Militar, tiveram lugar no Centro de Apoio Social de Oeiras, com a presença de altas entidades civis e militares, no passado dia 18 de Junho.

As cerimónias iniciaram-se com uma Missa Solene por intenção dos beneficiários e funcionários já falecidos, seguindo-se uma Sessão



Solene no Auditório, com alocução pelo Presidente do IASFA – Vice-Almirante Sarmento Gouveia, entrega de diplomas e medalhas e momento musical pelo Coro do Centro de Apoio Social do Alfeite.

As comemorações encerraram com um almoço-convívio e actuação do Grupo Ligeiro da Banda da Força Aérea.



GALP À VISTA.

Basta avistar um pedaço da costa portuguesa para ter a Galp por perto. As bancas da Galp Marinha estão presentes na maioria dos portos e marinas de Portugal, com combustíveis e lubrificantes de qualidade sempre a postos para embarcar.

GALP
SEMPRE A POSTOS.

XIV CAMPEONATO DE MARINHA DE ANDEBOL

● Realizou-se de 10 de Maio a 18 de Junho, a fase final do XIV Campeonato de Marinha de Andebol, que contou com a presença de sete e cinco equipas nos I e II Escalões respectivamente. O CEFA obteve o primeiro posto, vencendo nas finais as formações da Escola Naval no I Escalão por 18-14 e do G2EA no II Escalão por 16-13.

I ESCALÃO

- 1º CEFA
- 2º Escola Naval
- 3º UAICM
- 4º Base de Fuzileiros

II ESCALÃO

- 1º CEFA
- 2º G2EA
- 3º Escola Naval
- 4º Base de Fuzileiros



TORNEIO DE VELA DA MARINHA



● Organizado pela Escola Naval, decorreu nos dias 9 e 16 de Junho, mais um Torneio de Vela, tendo como cenário a bacia do Alfeite.

Foram utilizadas embarcações da classe "Toppers", de

um tripulante, tendo sido disputadas 4 regatas, apurando-se no final a seguinte classificação:

- 1º CFR Faria
- 2º CAB CM Afonso
- 3º STEN TSN Lobo

III CAMPEONATO DAS FORÇAS ARMADAS DE ATLETISMO

● Organizado pela Marinha, realizou-se em 8 e 9 de Junho, na pista da Sobreda, em Almada, o III Campeonato das Forças Armadas de Atletismo que con-

tou com a presença das equipas dos três Ramos e Forças de Segurança.

Os vencedores nas várias corridas e concursos foram:

Por equipas, apurou-se a seguinte classificação:

- 1º Exército 183 pts
- 2º GNR 167 pts
- 3º PSP 155 pts
- 4º Marinha 133 pts
- 5º Força Aérea 51 pts

PROVA	VENCEDOR	RAMO	TEMPO/MARCA
100 mts	Guarda Oliveira	PSP	11''.1
200 mts	SOLD Fraga	Exército	22''.7
400 mts	1CAB Ordonho	Exército	51''.2
800 mts	SOLD Ramos	GNR	1'56''
1.500 mts	2SAR Junqueira	GNR	3'50''
5.000 mts	SOLD Costa	GNR	14'26''
4x100 mts	-	Exército	44''.4
4x400 mts	-	Exército	3'.26''
Dardo	Aluno Freitas	PSP	55.25 mts
Disco	Guarda Nogueira	PSP	33.94 mts
Peso	Guarda Nogueira	PSP	12.51 mts
Altura	1CAB Ordonho	Exército	1.87 mts
Comprimento	1CAB Carvalho	Exército	6.94 mts
Triplo	SOLD Fraga	Exército	13.82 mts



VII CAMPEONATO DE MARINHA DE FUTEBOL DE 11



● Disputou-se de 29 de Março a 2 de Julho, a 7ª edição do Campeonato de Marinha de Futebol de

11, que reeditou o vencedor do ano passado, a Base de Fuzileiros, vencendo na final a formação da

UAICM pela marca de 2-0. A classificação ficou então ordenada:

- 1º Base de Fuzileiros

- 2º UAICM
- 3º Escola de Fuzileiros
- 4º Escola Naval

Virei... de burro

No Sardoal, o concelho mais a norte da província do Ribatejo, há um núcleo de ex-Marinheiros, consequência de meios humanos que alimentaram longos anos a Gloriosa Armada Nacional. Formou-se há cerca de 10 anos. Tem como actividade cimeira um almoço-convívio anual, que se vem efectuando num belo restaurante da Vila, propriedade de um Marujo na reforma. O último convívio aconteceu aos 5-12-98, conseguindo reunir cerca de 200 convivas. Cada um tem os seus gostos ou preferências de conviver. Eu adoro escutar os mais velhos, contando as histórias de suas vidas entroncadas nesta nossa Armada de tantos séculos e muitos mais feitos de coragem e dor desconhecidas. No último convívio, os Marinheiros mais antigos eram os Srs. Rufino dos Santos e José Soares Silva, de 92 e 87 anos respectivamente.

Estavam na mesma mesa e eu juntei-me a eles. Instiguei-os a recordar. O Rufino narrou num enlevo de sentimentos profundos que se confundiam com as tormentas e o azul/verde profundo dos oceanos, sobre o CRUZADOR "ADAMASTOR". Exprimia-se naquela linguagem em que o Marujo e o navio se confundem num só corpo indefinido. Fiquei cheio de curiosidade sobre esse "ADAMASTOR". Apesar dos meus 65 anos, rara e superficialmente, dele ouvira falar. Foi muito difícil para um Marujo com os meus recursos chegar lá. Mas valeu o esforço: a história começa com Ultimato Inglês de 11 de Janeiro de 1890. Esta traição dos Ingleses aos velhos aliados Lusitanos criou uma enorme indignação Nacional. Encontrou um País dito de marinheiros, sem navios. Daí nasceu a subscrição nacional, dirigida por uma comissão presidida pelo Duque de Palmela, que integrava políticos, monárquicos, republicanos, liberais, grão-mestre e altos graus da maçonaria, num "cocktail" formidável como nunca se vira antes em Portugal. Durou 8 anos – 1890 a 1898, e rendeu no total 538 626\$060, incluindo 74 157\$320 de juros. Com estes fundos viriam a ser construídos 4 pequenos navios e o "ADAMAS-

TOR" de 1 750 toneladas e 17,5 nós de velocidade. Foi mandado construir nos estaleiros Fratelli Orlando em Livorno, Itália. Custou 381 629\$90. O Navio foi entregue oficialmente à Armada a 3 de Agosto de 1897. Teve como primeiro comandante o CMG Ferreira do Amaral. Entrou pela primeira vez no Tejo a 7 de Agosto de 1897.

A sua última viagem foi uma verdadeira odisseia de um punhado de Marinheiros, comandados pelo CFR Goulart de Medeiros, que ultrapassaram as normais capacidades humanas. Alguns desses homens foram atacados pela loucura, entre eles o mestre, 1º sargento José Nicolau. A viagem iniciou-se em Macau a 8 de Março de 1933. Navegaram-se 8 000 milhas em mares muito contingentes para um navio agonizante. Finalmente, entrou no Tejo na manhã de 1 de Julho de 1933. Desfazia-se em poeira de óxido de ferro. As suas 4 caldeiras davam então, na pressão máxima, 4 nós...

Ao cabo de 37 anos de vida foi vendido em hasta pública. O leilão foi feito numa sala do Ministério da Marinha.

Presidiu ao seu funeral o CMG Monteiro de Macedo. O casco foi adquirido pela Firma A. Andrade & Cª, pelo preço de 60 850\$00.

E assim, como em tudo na vida, há um fim. Este Navio do Povo com uma história repleta de heroicidades, berço, casa, paixão e morte de tantos Marinheiros. É ainda álbum de recordações que chegaram até hoje, provando que a morte física de um navio da Armada não é o fim da alma e no coração de um Marinheiro com 92 anos.

Já era noite e eu embevecido abraçava carinhosamente o Rufino. Rogando-lhe que não falte no próximo convívio. Numa voz agora cheia de firmeza, respondeu: "Sabe, vejo mal, e o médico não me deixa conduzir. Este ano o Lopes foi-me apanhar, no próximo se ele não poder, virei de burro".

Geraldo Lourenço
C/SE REF.



Cruzador "Adamastor".

CONVÍVIOS

● Realizou-se no passado dia 2 de Junho, na simpática cidade de Tomar, o 3º almoço-convívio da Companhia nº 7 de Fuzileiros (1970/72).

Para além da maioria dos ele-

mentos da unidade, vindos de longe e sem olharem a distâncias, estiveram também presentes familiares e amigos em confraternização durante algumas horas.

Numa breve alocução, o ex-Comandante da Companhia, CALM Silva Santos, relembrou os companheiros falecidos, durante e após a comissão, e enalteceu a amizade

que ainda hoje perdura entre todos.

Não esquecendo as memórias do passado, viveu-se alegremente o presente e projectaram-se encontros futuros.

● Vai realizar-se no dia **18 de Setembro**, em Castro Verde, o 1º encontro de "Filhos da Escola" do concelho.

Para mais informações os interessados deverão contactar com:

- 1SAR CM José Anjos
Telef. 442 75 42 (serv.)
202 11 74 (resid.)
Telem. 0931 948 93 48

- 1SAR CM José Mestre
Telef. 225 38 31 (resid.)
Telem. 0936 647 92 33

● Vai realizar-se no dia **9 de Outubro**, na zona do Cartaxo, o primeiro almoço-convívio dos "Filhos da Escola" de Outubro de 1968.

Os interessados poderão contactar para:

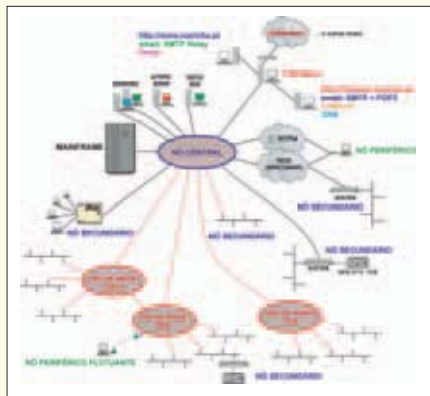
- 1SAR TF Moreira
Telef. (01) 272 80 37 Ext. 3232
- 1SAR L João
Telef. (01) 321 75 73
Telem. 0931 716 65 09
- SAJ TES Jorge
Telef. 2497 (Interno)
Telef. (01) 274 21 02 (resid.)

Rectificação

Rede de Comunicação de Dados da Marinha

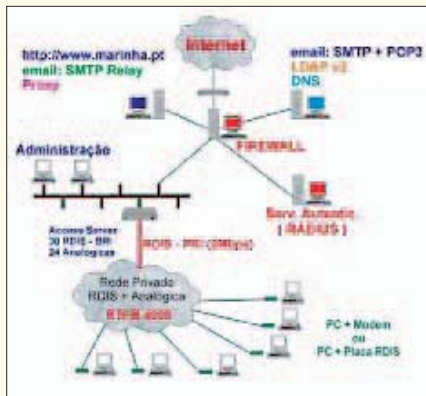
Na edição Nº 322 de Julho de 1999, o artigo em título apresentou, por lapso de montagem, uma configuração errada dos esquemas devido a uma troca de dois deles e a falta de inserção de um outro. Seguidamente apresentamos a versão correcta.

PÁG. 18 VISÃO GLOBAL INTEGRADORA DOS DIVERSOS TIPOS DE NÓS



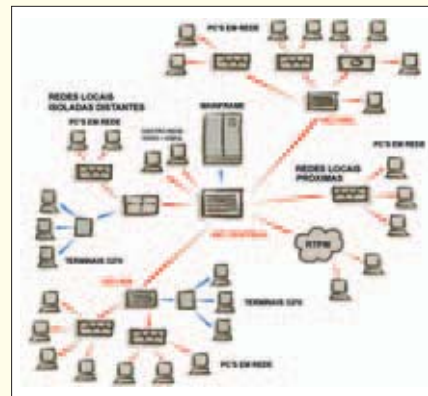
Esquema ilustrativo dos principais tipos de ligações definidas no Plano Director.

PÁG. 19 A LIGAÇÃO À INTERNET



O actual sistema de ligação à Internet.

PÁG. 19



A nova imagem da RCDM.

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

(Problema Nº 13)

Todos vulneráveis, S joga o contrato de 6♠, após uma abertura de E em 3♣, tendo W saído a ♠ 9 que E fez de D e virou ♣ 6. Encontre a linha de jogo que permite cumprir este contrato.

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
R	R	A	V
10	4	V	10
8		6	5
		2	3

Oeste (O):

♠	♥	♦	♣
9	V	D	9
3	10	9	-
	9	8	
	8	7	
	7		
	3		

Este (E):

♠	♥	♦	♣
7	D	3	A
6	5	-	R
4			D
			7
			6
			4
			2

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
A	A	R	8
D	6	10	-
V	2	5	
		4	

(Solução no próximo número)

SOLUÇÕES PROBLEMA Nº 12

Problema típico a 4 mãos, porquanto será difícil encontrar a linha de jogo adequada sentado à mesa; se conseguiu parabéns. O carteador tem apenas a indicação de que E tem 6 cartas de ♠ e uma mão fraca e que a saída é carta seca; deve ainda admitir que W terá provavelmente 6 cartas de ♣ pelo princípio da simetria das mãos, face à distribuição dos outros naipes. Feita esta análise escolhe como linha de jogo mais favorável encontrar os ♦ 3-3 e ♣ A em W e assim joga como segue:

Faz ♠ A; joga AR de ♦ e balda RD de ♣; joga outro ♦ e corta, apurando os ♦; destrunfa e joga ♣ 2 para entrar no morto e balda as ♠ perdentes nos ♦. Repare que a balda do RD de ♣ é a chave do jogo para conseguir entrar no morto e aproveitar os ♦ apurados.

Este problema demonstra como a imaginação das situações favoráveis é essencial na técnica de carteio, nunca devendo ser adoptada uma posição inicial derrotista sem explorar todas as eventuais hipóteses de êxito.

Nunes Marques
CALMAN

SOLUÇÕES DIFERENÇAS

- 1 - Peixes trocados; 2 - Remador a menos;
- 3 - Homem escanchado na retranca;
- 4 - Adriça a mais (meia nau); 5 - Flor de lótus;
- 6 - Apoio de cabo extensor; 7 - Curva da vela AV.

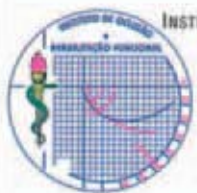


CDOO

CLÍNICA DENTÁRIA ORTODÔNTICA

ORTODONTIA FIXA E REMOVÍVEL
DENTISTERIA GERAL - PRÓTESE
AMOVÍVEL E FIXA CERÂMICA
IMPLANTES - BLOCO CIRÚRGICO
COM ANESTESIA GERAL

AV. COMBATENTES DA GRANDE GUERRA, 130 - 1.º ESQ.
1495 ALGÉS - LISBOA
TELEFS.: (01) 412 37 60/68 • FAX: (01) 410 23 29
olivio.dias@mail.telepac.pt www.cliort.com



INSTITUTO DE OCLUSÃO, ORTODONTIA E REABILITAÇÃO FUNCIONAL
OCCLUSÃO E REABILITAÇÃO
ORAL PROTÉTICA

Ortodontia Fixa e Removível
Dentisteria Geral - Prótese Fixa Cerâmica
Implantes - Bloco Cirúrgico com Anestesia Geral na Sede
Osteopatia
Psicologia Clínica

AV. DEFENSORES DE CHAVES 73-C — GALERIA
TELF.: 799 51 80 — FAX: 799 51 89
olivio.dias@mail.telepac.pt www.cliort.com

INSTITUTO DE OFTALMOLOGIA DE ALGÉS



BLOCO CIRÚRGICO
INTERNAMENTO AMBULATORIO
CIRURGIA-LASER
ANGIOGRAFIA
ECOGRAFIA
CONSULTAS DIÁRIAS
CAMPOS VISUAIS COMPUTORIZADOS

Av. Combatentes da G. Guerra, 130, 1º Dto • 1495 Algés • Lisboa
PORTUGAL • Tels.: (01) 410 80 70 / 410 52 52 Fax: 410 23 29
olivio.dias@mail.telepac.pt www.clior.com.

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CMG Paulo Jorge Rodrigues Grade Richart, Comandante da UAM "D. Fernando II e Glória", em substituição do CMG Adriano Manuel de Sousa Bessa Gil ● CTEN António Manuel de Carvalho Coelho Cândido, Comandante do NRP "João Roby" ● 1TEN Nuno Filipe Costa Lopes, Comandante do NRP "Geba", em substituição do 1TEN Pedro Sassetti Carmona ● 1TEN Jorge Gomes Lopes Pereira, Comandante do NRP "Bacamarte", em substituição do 1TEN Jaime Filipe dos Santos Lameiras Trabuco.

RESERVA

● 1TEN RES António Fernando Vasconcelos da Cunha ● 1TEN RES José Elias Barbudo Calado ● 1TEN RES Américo Teodoro Maçarico Moreira Remédios ● 1TEN RES António José Aleixo Altura ● 1SAR RES Alfredo Dias Pereira.

REFORMA

● CMG REF Ernesto Correia dos Santos ● CTEN REF António Guerreiro da Assunção Jorge ● CTEN REF José Rosa da Silva ● 1TEN REF Henrique Augusto Azenha Margato ● 1TEN REF António Luís Duarte ● 1TEN REF Manuel Martins Araújo ● SMOR REF Firmino Gil Gonçalves de Oliveira ● SMOR REF António da Silva ● SCH REF Carlos Augusto Fernando dos Santos ● SAJ REF Germano Pereira da Silva Lares ● SAJ REF António Bento Marcela ● SAJ REF José Gomes Moniz ● SAJ REF Carlos Alberto Alves Gonçalves ● SAJ REF José Manuel Marques de Sousa ● SAJ REF Manuel António Ribeiro Martins ● SAJ REF João Laurindo Mira Falé ● 1SAR REF António Manuel Tinoco Foito ● 1SAR REF Manuel João Aires ● 1SAR REF Leonel dos Santos Carrasquinho ● 1SAR REF Adolfo Ernesto Ferreira Puga ● 1SAR REF Licínio de Jesus Barbosa ● CAB REF José Manuel Miranda da Costa ● CAB REF José Manuel Rosado da Silva ● CAB REF Manuel dos Santos Serra ● CAB REF Amadeu Branco ● CAB REF Manuel Joaquim Proença.

FALECIMENTOS

● CMG M REF João Luís de Oliveira ● CMG M REF António dos Santos Gaspar ● CMG M REF José Agostinho Frederico de Figueiredo P. Telles de Sousa Mendes ● SCH SE REF Júlio Cardoso dos Santos ● SAJ A REF Joaquim António Marques Gomes ● SAJ A REF António Esteves Robalo ● SAJ CE REF César Martins Neto ● SAJ H REF Joaquim Vaz da Palma ● SAJ H REF José Rodrigues Junior ● SAJ M REF João Duarte Pinto ● SAJ M REF Victor de Sousa Marcos ● SAJ E REF Fausto Augusto da Silveira Curvo Semedo ● 1SAR CE REF Luís Cerqueira Araújo ● 1SAR CE REF Horácio Gonçalves Torres ● 1SAR TF REF António Cordeiro Valente ● 1SAR A REF José Artur Castro Rodrigues ● CAB CM REF João Duarte Codinha ● CAB CM REF Carlos Filipe Lopes ● CAB CM REF João Francisco dos Reis Ramos ● CAB M REF João do Nascimento ● CAB A REF José Daniel Pereira ● CAB A REF Manuel Gonçalves Neto ● CAB TFH REF Mário Correia da Silva ● 1MAR A ACT. Afonso José Tavares Jorge das Neves ● 1MAR M ACT. Emanuel da Lomba Martins Ferraz ● 2GR/SC Nelson Filipe Calado Brito ● 2GR/RV Tatiana Fernanda da Silva Vera ● 2GR/RV Sónia Patrícia de Lima Amorim ● 2GR/SC Paulo Jorge Simões Maia ● CABO DE MAR Aposentado Joaquim Cardoso Branco.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

8. AS BOMBAS DO ARSENAL DA MARINHA

No séc. XIX, Lisboa foi palco de violentos incêndios, alguns dos quais de proporções dantescas.

O Arsenal da Marinha continuou a ter, nesse século, o papel destacado no combate aos incêndios na cidade que a sua antecessora, a Ribeira das Naus, tivera desde 1395.

Com o advento da máquina a vapor, foi encetada uma profunda modernização do parque de máquinas da Cordoaria Nacional mas, malogradamente, a 13 de Junho de 1881, ocorreu um violento incêndio que celerizou a aquisição da primeira bomba de combate a incêndios a vapor do Arsenal da Marinha. A bomba terá chegado a Lisboa no princípio do Outono de 1881 e foi atribuída à Cordoaria Nacional, que na sequência da reorganização de 1868 ficara dependente do Arsenal.

Na noite de 17 de Dezembro de 1883 eclodiu um incêndio no brigue Camões, em construção no Arsenal da Marinha que se estendeu a várias oficinas, consumindo importantes valores. Evidenciada a insuficiência das bombas manuais de combate a incêndios existentes, foram encomendadas mais duas bombas a vapor Merryweather, que chegaram em 1885.

Foram estas três bombas que, representando um grandioso salto tecnológico, viabilizaram páginas gloriosas de sucesso da Marinha e dos seus homens que eram sempre os primeiros a chegar e a combater o fogo e, por galhardia, nunca quiseram receber o prémio que a Câmara Municipal de Lisboa tinha criado para esse fim. A capacidade das bombas e a actuação organizada e eficaz dos homens do Arsenal imortalizariam as “Bombas do Arsenal da Marinha” como eram então conhecidas na velha Lisboa oitocentista. São todas de tracção hipomóvel, o que permitia uma rápida deslocação, embora inicialmente fossem puxadas como acontecia com as bombas manuais por vários “remadores”.

As bombas alimentavam duas linhas de mangueira de 2’’1/2 e o caudal e o alcance do jacto de água da bomba mais antiga eram cerca de três vezes superior às mais recentes bombas manuais da época. O vapor era gerado numa caldeira vertical de “alta pressão” e de rápida vaporização, a cerca de 6 atmosferas, e necessitava apenas de cerca de 10 minutos para permitir o funcionamento da bomba. O combustível utilizado era o carvão de coque.

Merece particular relevo o facto dessas bombas terem sido utilizadas no combate a incêndios em navios surtos no Tejo e várias vezes atravessaram o rio, dentro de barças, para acudir a incêndios na Margem Sul.

As velhas bombas foram integradas em 1934 no cortejo alusivo à história do serviço de incêndios da cidade de Lisboa e já não regressaram ao Arsenal.

Volvidos mais de 44 anos de permanência numa dependência de material antigo do Corpo dos Bombeiros Sapadores, na Mitra, as bombas foram para o Museu de Marinha no dia 19 de Julho de 1979, por instâncias do Director do Museu, C/Alm. Emmanuel Ricou, local onde ainda hoje se encontram e constituem um valioso património.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

8. AS BOMBAS DO ARSENAL DA MARINHA



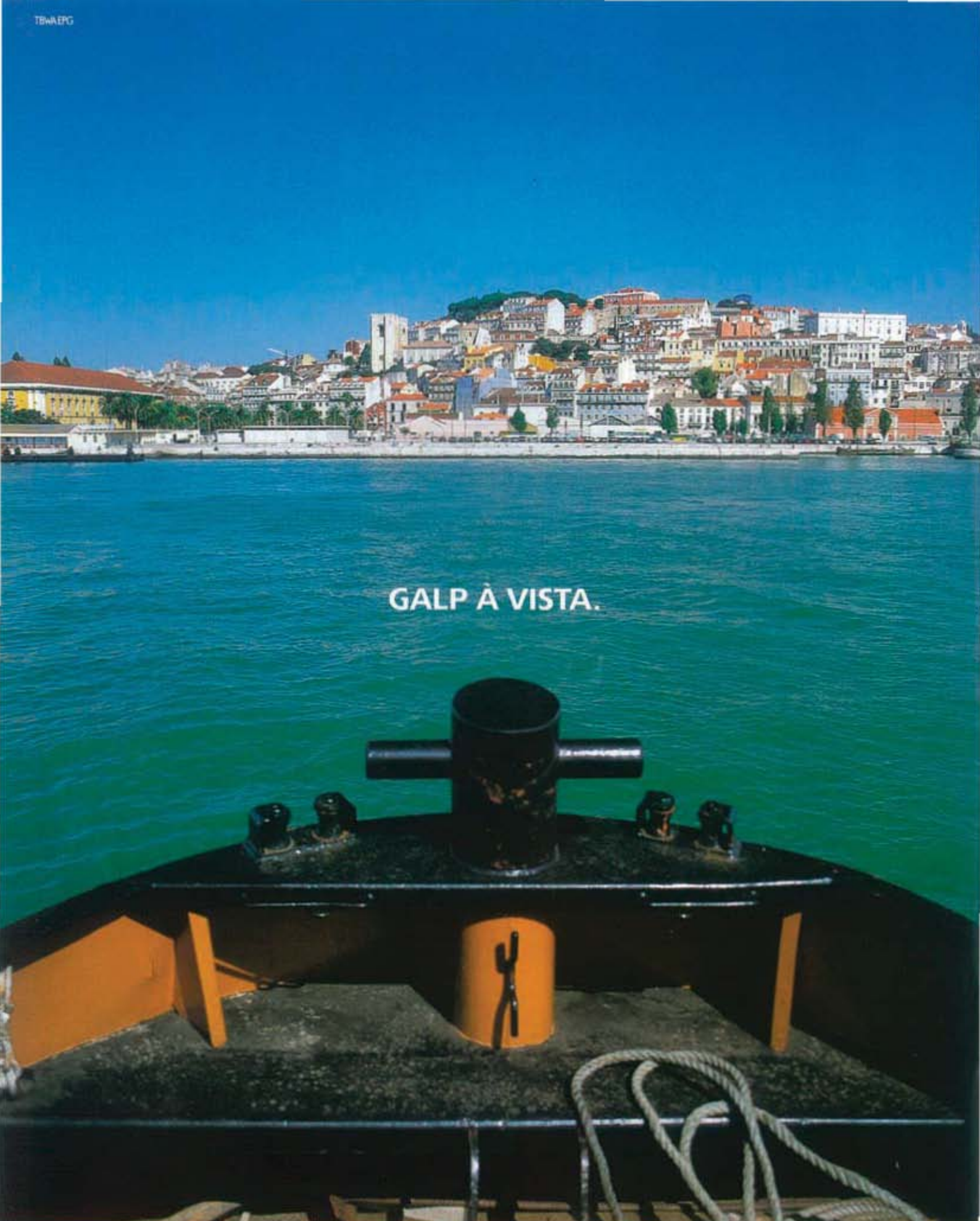
Foto de Rui Silva

REVISTA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 324 • ANO XXIX

SETEMBRO/OUTUBRO 99 • MENSAL • 240\$00





GALP À VISTA.

Basta avistar um pedaço da costa portuguesa para ter a Galp por perto. As bancas da Galp Marinha estão presentes na maioria dos portos e marinas de Portugal, com combustíveis e lubrificantes de qualidade sempre a postos para embarcar.

GALP
SEMPRE A POSTOS.

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 324 • Ano XXIX
Setembro/Outubro 1999

Director

CALM EMQ RES
Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CFR REF Jorge Manuel Patrício Gorjão

Redacção

2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção

1SARG T Vitor Manuel Gaspar Lopes

Colaboradores Permanentes

CMG REF Raúl de Sousa Machado
CTEN FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos
CTEN Abel Ivo de Melo e Sousa
1TEN REF Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade

Edifício da Administração
Central de Marinha
Revista da Armada
Rua do Arsenal

1149-001 Lisboa - Portugal
Telef: (01) 321 76 50
Fax: (01) 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet

<http://www.marinha.pt>

e-mail da Revista da Armada

revista.armada@mail.marinha.pt

Fotocomposição, paginação electrónica, fotolito, montagem e produção

Página Ímpar, Lda.
Estrada de Benfica, 317 - 1º F
1500-074 Lisboa

Tiragem média mensal:

6000 exemplares

Preço de venda avulso: 240\$00

Registada na DGI em 6/4/73
com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343



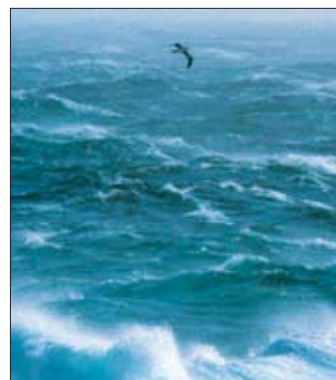
Navio-Escola "Sagres"
(Foto Cabo M Afonso)

ANUNCIANTES:
BTA - Banco Totta & Açores; CGD - Caixa Geral de Depósitos; Clínica Dentária e Ortodôntica; Clínica Santa Madalena; EID - Empresa de Investigação e Desenvolvimento de Electrónica, S.A.; GALP; OGFE - Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento; Policlínica Vale Fetal; WM, Prestação de Serviços Odontológicos.

SUMÁRIO

A relação do Homem com os Oceanos - neles residem as esperanças de desenvolvimento da Humanidade.

8



Portugal assumiu o comando da EUROMARFOR no período de Outubro de 1998 a Outubro de 1999.

12



O N.R.P. "Corte Real" integra a STANAVFORLANT desde 12 de Junho durante um período de 6 meses.

14



O armamento e o aprontamento do cruzador "D. Carlos I". A sua chegada a Lisboa em 1899.

17

OS ÚLTIMOS NAVIOS DO IMPÉRIO	4
PONTO AO MEIO DIA	5
ESTRATÉGIA TERRESTRE V. S. ESTRATÉGIA NAVAL	6
EXERCÍCIOS NAVAIS	11
A MARINHA JOANINA	16
NOTÍCIAS	24
CONVÍVIOS	29
DESPORTO	31
BIBLIOGRAFIA	32
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS/SAIBAM TODOS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA

Os últimos navios do Império



Pinthum do Arquitecto Têmo Gomes

Vapor "Auxiliar"

1879 - 1896

CARACTERÍSTICAS

Construído em 1878 pela
"Forges et Chantiers de la Seine"
Deslocamento: 100 toneladas
Propulsão: dois hélices movidos por uma
máquina com a potência de 50 cavalos
Armamento: 1 canhão Hotchkiss de calibre 3.

COMISSÕES PRINCIPAIS

Estudo hidrográfico na barra
de Mazemba, 1885
Comissão em Angoche, Queimane,
Inhamsengo, Mazembo, Tungue
e Nacala, 1878/96.



A Marinha e as missões de interesse público

A análise de legislação em vigor e dos normativos complementares que fixaram as missões das Forças Armadas permite que se considerem de interesse público as missões que não têm natureza intrinsecamente militar, nem se relacionam directamente com a política externa do Estado. No caso da Marinha, apesar de quase todos os meios navais serem capazes de executar múltiplas tarefas simultaneamente, existem estruturas e unidades especialmente vocacionadas para as missões de interesse público, as quais se podem dividir em dois grandes grupos:

- As que derivam do exercício da autoridade do Estado nos espaços marítimos sob jurisdição nacional;
- As que estão associadas a compromissos, necessidades ou interesses específicos do país e que, de algum modo, complementam as anteriores.

Estão no primeiro caso as actividades desenvolvidas em terra ou nas zonas ribeirinhas pelos meios afectos ao Sistema de Autoridade Marítima (SAM) relacionadas com a segurança marítima e a preservação do meio marinho (designadamente a fiscalização da pesca), protecção dos recursos do leito mar, do subsolo marinho e património cultural subaquático. Porém, são os navios atribuídos ao Comando Naval, ou a comandos subordinados, que viabilizam a extensão da mesma autoridade às zonas mais afastadas da costa, em perfeita harmonia estrutural.

O segundo grupo de missões de interesse público, inclui inúmeras tarefas, tais como, a busca e salvamento no mar, a farolagem, a balizagem, o combate à poluição, os levantamentos hidrográficos, etc.

Em termos práticos, a Marinha Portuguesa desempenha as suas missões de interesse público, essencialmente através do Sistema de Autoridade Marítima, do dispositivo naval padrão e da actividade do Instituto Hidrográfico.

O dispositivo naval padrão corresponde à atribuição de meios navais numa base permanente às áreas marítimas dos Açores, Madeira e Continente, visando especialmente a vigilância e fiscalização da ZEE e a salvaguarda da vida humana no mar. Este dispositivo é constituído por duas corvetas

nos Açores e dois patrulhas na Madeira (em ambos os casos reduzido a uma unidade durante metade do ano, face a restrições financeiras), uma fragata ou corveta na área oceânica do Continente (havendo um navio similar de reserva) e seis patrulhas de diversos tipos, nas áreas costeiras e ribeirinhas do Continente.

O Sistema de Autoridade Marítima (SAM), já referido, tem a maior expressão institucional nas capitania dos portos, que asseguram nas respectivas áreas, o cumprimento das disposições legais relativas às matérias da competência do SAM e na Polícia Marítima, com competência especializada no mesmo âmbito. O Instituto de Socorros a Náufragos (ISN) e a Direcção de Faróis encontram-se agregados à estrutura organizacional que suporta o SAM, conferindo-lhe maior coerência e eficácia. Os meios próprios do SAM, para além das numerosas infraestruturas, incluem mais de 100 lanchas e embarcações de vários tipos, sendo ainda muito significativo o material distribuído pelo ISN às corporações de bombeiros de todo o país – 23 auto porta-cabos, 127 embarcações pneumáticas e 132 motores fora-de-borda.

O Instituto Hidrográfico é o único organismo que em Portugal produz cartas de navegação oficiais e que publica roteiros da costa e dos portos, avisos à navegação e tabelas de previsão de marés. Tem também capacidades instaladas para realizar estudos e investigação científica em disciplinas muito variadas ligadas ao ambiente marítimo. As actividades hidro/oceanográficas são apoiadas por dois navios oceânicos, dois costeiros e quatro lanchas para uso em águas ribeirinhas ou interiores.

A Marinha desenvolve ainda um enorme conjunto de actividades de interesse público, que embora não tenham o carácter de missão, valorizam a colaboração com as autoridades civis e constituem um benefício para a população em geral.

No plano cultural, merecem relevo o património e as iniciativas do Museu da Marinha, Academia de Marinha, Aquário Vasco da Gama, Planetário, Biblioteca Central de Marinha e Fragata D.Fernando II e Glória, bem como as actuações da Banda da Armada. Destes órgãos, os que estão

abertos ao público, recebem cerca de 500.000 visitantes anuais, no seu conjunto.

Convirá salientar ainda a utilização das instalações desportivas da Marinha pelas mais diversas organizações e as frequentes visitas a navios e a estabelecimentos da Marinha, que têm conhecido grande incremento nos últimos anos. Para além disso, são inúmeras as acções pontuais de colaboração com centenas de entidades, incluindo cedência de transportes, formação de pessoal, exposições, seminários, cooperação no combate a actividades ilícitas, análises toxicológicas no âmbito desportivo, apoio de mergulhadores no contexto humanitário etc, etc, etc.

Para se ter uma ideia de grandeza do esforço envolvido nas missões de interesse público, bastará referir que estas assimilam cerca de 60% dos custos directos de toda a actividade, só na área operacional. Por outro lado, as verbas afectas ao Sistema de Autoridade Marítima, somadas com os encargos de utilização dos meios navais que o apoiam, totalizam mais de 10 milhões de contos (1998), o que representa cerca de 20% do Orçamento de Funcionamento da Marinha (OFM). O quantitativo de pessoal que presta serviço nos órgãos que vêm sendo referidos, ascende a 2100, dos quais 1400 pertencem ao SAM.

A atribuição à Marinha de um largo espectro de missões de interesse público optimiza a relação custo-eficácia, já que a polivalência das unidades navais e das mais importantes infra-estruturas de apoio evita a duplicação destes recursos. O mesmo raciocínio encontra apoios acrescidos no âmbito da formação do pessoal, logística do material, controlo operacional, etc. Esta filosofia, com sólida tradição nacional, está a ser tendencialmente seguida por vários países, mesmo por aqueles cujas Marinhas não têm qualquer vivência passada naquele tipo de missões.

Seguir a vocação e utilizar a experiência de séculos constitui certamente um caminho mais seguro para o nosso país do que a colagem a modelos, que por alguns, já estão a ser abandonados.

Francisco Vidal Abreu
CALM

Estratégia Terrestre

V. S. Estratégia Naval

Algumas divergências clássicas

Há algum tempo atrás quando, durante uma palestra que proferíamos no Instituto Superior Naval de Guerra, questionávamos a validade actual de alguns aspectos da doutrina estratégica naval, fomos instados: a explicar as divergências clássicas entre os pensamentos estratégicos terrestre e naval; e a comentar sobre a conveniência e utilidade dessas divergências. A resposta respondeu, genericamente, ao conteúdo do presente artigo, desenvolvido a partir da análise aos conceitos que os estrategistas, terrestres e navais, usualmente adoptam sobre: a natureza do ambiente geográfico onde operam as respectivas forças; os limites entre a táctica e a estratégica; e o objectivo último das operações militares.

O estratega terrestre raciocina em termos de teatros, de campanhas e de batalhas. Esta postura mental é determinada, sobretudo, pela geografia, cujo principal elemento é o “terreno”, em função do qual são concebidas e realizadas as acções das forças terrestres. O estratega naval, devido à natureza do mar, é forçado a pensar globalmente ou, pelo menos, a olhar para além dos limites geográficos das suas preocupações imediatas. Na opinião do estratega terrestre o “terreno” é o ponto de partida para a concepção da acção estratégica. O estratega naval não discorda deste facto, entre outros aspectos, porque o Homem apenas pode viver de forma sustentada em ambiente terrestre. Contudo, atribui-lhe um valor menor, em resultado de representar apenas o ponto de chegada da força naval, que até pode ser diferente do ponto de partida. Esta divergência de entendimento leva a que o estratega naval conceba o emprego da força para a defesa de interesses nacionais, onde quer que se encontrem. Por seu lado, o estratega terrestre necessita de limites físicos para conceber o emprego da força. Por isso, face aos processos em curso de diluição das fronteiras e de alteração ao conceito de soberania, esforça-se por conceber delimitações sucessivamente englobantes para os espaços estratégicos de referência e afirmação do interesse nacional.

Para o estratega naval o combate materializa-se por uma série de encontros distintos: as forças colidem, separam-se, reagrupam e ocupam posições mantendo um elevado grau de autonomia para decidir quando, onde e como combaterão de novo. Na maioria das situações estratégicas as forças navais só com-

batem entre si quando, por uma ou por outra razão, consideram vantajoso. Em resultado deste facto o estratega naval considera os combates no domínio da táctica e tudo o resto no domínio da estratégia. Para o estratega terrestre os limites da táctica e da estratégia são bem diferentes: como regra, as acções dos escalões mais baixos de comando são tácticas, enquanto as acções dos escalões de comando de teatro são estratégicas; cabe a este comandante traduzir as directivas estratégicas em ordens tácticas, onde a manutenção do contacto com o inimigo é um imperativo para as forças terrestres.

A inquestionável importância do “terreno” como cenário da actividade humana, associada à natureza contínua do contacto na guerra terrestre, conduzem-nos a uma outra divergência clássica entre os pensamentos estratégicos terrestre e naval: para o estratega terrestre o objectivo último das operações militares é a destruição das forças armadas do inimigo e/ou da sua vontade de combater; para o estratega naval é o controlo do inimigo ou, melhor dizendo, o controlo do uso do mar, uma vez que na guerra moderna as tecnologias ao alcance de todos impedem o “domínio do mar”, só possível com o aniquilamento total das forças adversárias, objectivo inalcançável.

Por controlo, em sentido lato e na perspectiva naval, quer dizer-se o estabelecimento de condições de relacionamento mais favoráveis do que as existentes antes do conflito. A chave deste conceito está associada ao facto de o controlo ter um carácter estratégico amplo e englobante, pelo que o objectivo último das operações militares pode ser alcançado sem a derrota das forças contrárias; pode até não implicar o colapso governamental ou a rendição do inimigo; e não requer, de forma alguma, o extermínio dos cidadãos adversários. Por isso, o pensamento estratégico naval considera que o problema central e primário do conflito consiste em definir, quer os tipos e os graus de controlo decorrentes de cada acção, directa ou indirecta, quer os tipos e os graus de controlo mais apropriados à manutenção de uma determinada situação estratégica. Apesar de ser uma tarefa difícil, que só pode ser adequadamente realizada em função de casos concretos, é um facto que a ideia de controlo como objectivo da guerra abre francamente os horizontes do planeamento estratégico militar, em termos de soluções estratégicas possíveis.

As visões terrestres sobre a destruição das forças armadas do inimigo e/ou da sua vontade de combater, são tipicamente “clauswitzianas” e têm perdurado no tempo. Contudo, Clausewitz morreu antes de consolidar o seu pensamento estratégico, expresso em notas não organizadas e vertido em artigos publicados postumamente, como se fossem produto acabado. Por isso, não parece lícito escolher os trechos que melhor suportam convicções circunstanciais, esquecendo quer o contexto quer se Clausewitz pensaria da mesma forma em plena época nuclear que, por si só, provoca profundas diferenças entre o ambiente estratégico do século XIX e aquele em que vivemos, à entrada do século XXI. Este problema agravou-se nos últimos anos, sobretudo porque alguns publicistas da estratégia, fascinados pela visibilidade das operações de paz:

- Cingem a missão das forças navais ao transporte e ao apoio logístico;
- Revelam impaciência e incompreensão relativamente a outras tarefas das forças navais;
- Colocam o ponto focal do conflito no inimigo, a cuja destruição todas as acções militares devem estar subordinadas.

As discussões estratégicas onde são invocados estes argumentos de raiz “clauswitziana” parecem-nos estereis e indiciadoras de pouco entendimento sobre: a natureza dos conflitos; a fundamental importância do equilíbrio entre as componentes do sistema de forças militares; e a imperscindibilidade da acção conjunta. Com essa postura, redutora sem qualquer sombra de dúvida ou, “par contre” intelectualmente pouco sustentável porque apenas serve interesses corporativos, aqueles publicistas revelam miopia estratégica, fenómeno muito característico das posições extremadas que, quando são adaptadas em estratégia militar, conduzem ao insucesso e têm gravosas repercussões no tempo. Com efeito, ao orientarem e condicionarem o planeamento estratégico para situações militares muito específicas, a que procuram fazer face com planos gerais de defesa destinados a definir o tipo e o nível de forças a organizar, a edificar e a empregar, abrem campo à prevalência de uma determinada doutrina estratégica sobre as restantes. Para além disso, reduzem a flexibilidade para lidar com futuros de difícil previsão e probabilidade, que deve ser a característica principal do poder militar em tempo de incerteza.

Na actualidade é impossível prever o desenvolvimento do conflito para o qual nos preparamos. O objectivo, o meio, o tempo, a intensidade, o rumo e o contexto geral de qualquer conflito são assuntos esbatidos e incertos. Daí que o planeamento estratégico deva ser flexível ao ponto de contemplar um leque amplo de possibilidades que viabilizem a condução de guerra, isto é: a gestão de múltiplas situações estratégicas futuras. Para esse efeito, a generalidade dos países aliados adoptou como referencial de planeamento estratégico, um conjunto básico de capacidades militares que enformam os seus sistemas de forças, definindo as suas características e dimensão em função dos interesses estratégicos (ambições e responsabilidades) e das disponibilidades financeiras do Estado. A partir dessas capacidades militares e, em presença de determinado desafio, é possível encontrar configurações concretas relativas às necessidades operacionais e logísticas e, até conceber as circunstâncias em que a probabilidade ou o azar constituem a base de cada plano de contingência para o emprego concreto da força militar. Prova evidente de que esta é a aproximação possível ao planeamento estratégico numa época de completa reestruturação da ordem internacional, são as reformas levadas a cabo nos países aliados em meados da corrente década, sendo a mais publicitada a "Bottom up review" dos EUA.

Para além do exposto, a argumentação dita de base "clausewitsiana" também não tem em conta os seguintes factos:

- O caos estratégico conjuntural que permitiu a relevância das operações de paz é um fenómeno efémero, que esconde um sistema político internacional emergente, nítido provavelmente nos próximos 15 a 20 anos, onde a relação de forças entre os principais actores será diferente da actual e os conflitos retomarão, muito provavelmente, o seu carácter clássico;

- As forças terrestres dificilmente cumprem a sua missão por si sós. Cingido-nos ao combate verificamos que: as forças aéreas travam duelos no ar e bombardeiam os seus alvos; as forças navais combatem no mar e podem estender a sua acção sobre terra, tirando partido do armamento dos navios, dos meios aéreos orgânicos e dos fuzileiros; as forças terrestres, sendo essenciais ao desfecho do conflito, necessitam não só de protecção dos flancos e da retaguarda mas, também, de informações sobre a frente e de apoio de combate, tarefas onde as forças aéreas e navais são indispensáveis.

A anterior chamada de atenção para a dependência das forças terrestres relativamente às forças aéreas e às forças navais, sendo deliberadamente ostensiva, por um lado, contribui para evidenciar a importância da acção conjunta e, por outro lado, serve para clarificar o esforço contínuo que as escolas de pensamento estratégico terrestre desenvolvem no intuito de influenciar a organização militar dos Estados. A explicação é simples: tendo como objectivo criar condições

para que as suas forças cumpram da melhor forma a respectiva missão, os estrategas terrestres necessitam de garantir o controlo das forças aéreas e navais, tarefa facilitada quando assumem os cargos de comandantes conjuntos. Os estrategas navais normalmente reagem mal àquele esforço, porque consideram a acção das forças navais muito menos dependente da ajuda exterior. Nesse contexto afirmam, com algum radicalismo, que é possível conceber e empregar os meios navais sem a interferência dos outros ramos. Sustentam a sua argumentação dizendo que, desta forma, as respectivas forças sempre cumpriram bem as missões atribuídas. Quando adoptam esta postura esquecem que a estratégia naval, como a terrestre e a aérea, são meios e não fins da acção estratégica do Estado na prossecução dos fins fixados pela política.

A dicotomia entre os pensamentos estratégico terrestre e naval muitas vezes é referenciada com alguma carga negativa entre os militares. Contudo, em nossa opinião, afigura-se vantajosa porque estimula o pensamento e permite assim ao Estado alimentar-se com os benefícios que a discussão proporciona. Na realidade, nada parece mais perigoso nem duvidoso do que a receptividade pacífica de ideias ou a prevalência de uma determinada doutrina estratégica sobre as restantes. 

António Silva Ribeiro
CFR



ESTABELECIMENTO FABRIL DO EXÉRCITO
ESPECIALIZADO NA CRIAÇÃO E PRODUÇÃO
DE FARDAMENTOS, EQUIPAMENTO E
MATERIAL DE AQUARTELAMENTO.



OFICIAL DO EXÉRCITO
FABRIL AER

FÁBRICAS
Fardamentos militares e civis; Calçado militar e de segurança;
Capotas de lona para viaturas; Tendas militares e civis
Equipamento individual de combate; Emblemas, símbolos
e botões em metal; Mobiliário metálico



OFICIAL GERAL DA ARMADA
UNIDADE DE GRANDE GALA

CENTROS COMERCIAIS
Lisboa e Porto

QUALIDADE
Centro de Qualidade Própria

DESIGN
Um Gabinete de Design
especialmente habilitado a realizar projectos no referente a
Fardamentos civis e militares



GENERAL DA FORÇA AÉREA
UNIDADE DE GRANDE GALA

CAMPO DE SANTA CLARA - 1100 LISBOA - PORTUGAL
TELEF: 886 30 06 - 886 71 21/8 - FAX: 887 61 04



OFICIAL SUPERIOR DO EXÉRCITO
GRANDE UNIFORME

A redescoberta dos Oceanos

Os Portugueses fizeram a descoberta dos Oceanos como via de comunicação. Aprenderam a navegá-lo, foram definindo os seus contornos, obtiveram o conhecimento geográfico da sua superfície. Cinco séculos depois, o Homem começou a aventurar-se nas suas profundezas e foi conhecendo e explorando a variedade e a riqueza de recursos que ele contém. Hoje, as viagens marítimas deixaram de ser movidas exclusivamente por questões económicas, religiosas e militares e passaram a ser impulsionadas também pela curiosidade científica. Outros usos e outras preocupações vieram alterar, de novo, a relação do Homem com os Oceanos. É o que chamamos a redescoberta dos Oceanos!

O Homem fez a descoberta de que nos oceanos existe petróleo e carvão; fez a descoberta de que no fundo dos oceanos existem nódulos polimetálicos em quantidade e em riqueza incalculáveis; fez a descoberta da possibilidade de utilizar a energia das ondas e das marés; fez a descoberta de que os oceanos são uma reserva essencial de produtos químicos e farmacêuticos; fez, também, a descoberta de que é viável a produção industrial de água doce para suprir a escassez que se anuncia; fez, finalmente, a descoberta de que os oceanos são jazigo de riquezas arqueológicas ao alcance do Homem. Isto sem falar no

papel dos oceanos na regulação do clima e da atmosfera; na reciclagem de nutrientes e tratamento de resíduos; o controlo biológico e reserva de recursos genéticos.

Mas descobriu também profundas preocupações no futuro dos oceanos.

Descobriu, surpreendido, que a captura anual dos recursos vivos já excede em muito a sua produção; descobriu, preocupado, que a poluição se avoluma comprometendo gravemente a preservação das espécies e a qualidade de vida; descobriu, apavorado, que com a subida das temperaturas da Terra o nível das águas dos oceanos poderá subir mais de um metro no decurso do próximo século. E, como consequência, exigem-se soluções radicais que contrariem esta evolução catastrófica dos acontecimentos. Porque, como se tornou obrigatório dizer, “nos oceanos reside a maior esperança de desenvolvimento continuado da Humanidade”.

Foi a partir de 1945 que se verificaram inovações assinaláveis ou consideráveis progressos **no uso, na apropriação e na destruição dos Oceanos**, dos quais o Homem, como se disse, se tem utilizado para múltiplas actividades relacionadas com a extracção de riqueza ou a utilização de serviços.

Não será por acaso que os Oceanos são comumente desi-



gnados pela “última fronteira”, no sentido económico, ou seja, uma vasta reserva de recursos naturais cuja exploração constitui já motivo de preocupação para o equilíbrio do ecossistema oceânico.

O desenvolvimento da energia nuclear, que envolveu até hoje perto de 2100 ensaios desde 1945, deu origem a uma mudança qualitativa e quantitativa na capacidade humana para alterar as forças da natureza. O Tratado de Interdição Global de Ensaios Nucleares, assinado em 1996, parece ser um daqueles instrumentos de direito internacional público que correm o risco de nunca vir a ser realidade, ou seja, proibir qualquer tipo de

ainda existem, cedo se esgotarão ou deixarão de ser suficientes para uma população que cresce em exponencial. A maioria dos ecologistas percebeu que não há uma luta definitiva em defesa das espécies ameaçadas.

O futuro será evidentemente dominado por uma exploração crescente dos recursos oceânicos. A exploração destas riquezas servirá para compensar o esgotamento dos recursos terrestres e, segundo tudo leva a crer, os domínios em que incidirá significativamente a exploração dos recursos oceânicos, no próximo século, continuarão a ser a pesca, o petróleo e os nódulos polimetálicos. Sabe-se da existência de enormes reservas de



Golfinho de costados brancos. Pacífico Nor-occidental.

ensaios explosivos com armas nucleares em qualquer parte do mundo. Mas deixem em paz, pelo menos, os Oceanos, em matéria nuclear: eles já foram violentamente sacrificados na sua valiosa contribuição à Ciência e à Guerra.

Os primeiros esforços que se detectam como podendo ser considerados estudos científicos sobre os Oceanos remontam, ao que parece, ao século XVII, mas foi sobretudo na segunda metade do nosso século, com a utilização da electrónica, da acústica, dos computadores e dos satélites, juntamente com a construção de embarcações adequadas, que a oceanografia se desenvolveu e tornou uma verdadeira ciência.

Em 1934 foi feito o primeiro grande mergulho nos Oceanos, tendo-se atingido a profundidade de 923 metros, mas foi só em 1943 que Cousteau deu início à verdadeira exploração das profundezas, que se prolongou e tem vindo a aperfeiçoar até aos nossos dias.

O grande problema actual da Humanidade no que respeita aos Oceanos reside na obtenção de recursos alimentares. O aumento da população mundial obrigou a uma maior procura de recursos vivos do mar. E, como resultado, espécies há que estão em via de extinção, originando uma concorrência desenfreada entre os pescadores das diversas nações para acesso aos melhores bancos e, ocasionalmente, fricções diplomáticas sérias ou, pelo menos, de consequências indesejáveis.

Acabou-se a convicção existente de que os recursos vivos do mar eram inesgotáveis. Os factos estão a provar o contrário e se não forem tomadas medidas de fundo, os vastos recursos que

carvão debaixo das plataformas continentais, mas a sua riqueza e extensão são ainda desconhecidas.

Note-se, contudo, que existem duas utilizações do mar, essenciais às grandes potências marítimas, que as levaram, até agora, a não fazer qualquer concessão que pudesse pôr em causa a liberdade dos mares: trata-se da utilização militar dos oceanos e da navegação comercial.

Os Oceanos tiveram, desde sempre, um lugar fundamental na estratégia das grandes nações: para proteger os acessos costeiros e para defender as vias de comunicação, mas também como meio de expansão; como campo de batalha, mas também como local em que a presença da frota impedia, ou fazia recuar, o inimigo – aquilo a que hoje se chama a dissuasão. Lembre-se de passagem que no fim da Segunda Guerra Mundial, sob a influência do fenómeno nuclear, o papel dos Oceanos acentuou-se nestes domínios. Basta pensar nos grandes submarinos nucleares.

Porque estamos ainda muito longe da almejada “Paz Universal” e de uma estrutura política e militar supranacional que garanta o uso pacífico dos Oceanos, o seu domínio representa um importante factor de poder que figura em todos os estudos, concepções ou projectos geopolíticos, geoeconómicos ou geoestratégicos. Não é por acaso que os membros permanentes do Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas são dotados das mais poderosas Marinhas de Guerra e de um incontestável Poder Marítimo.

A importância estratégica do Mar e dos interesses que nele



Cachalote. Nova Zelândia.

se preservam e disputam virá colocar a necessidade de uma política global e integradora deste sector a nível europeu e o próximo século assistirá, porventura, ao redimensionamento, racionalização e modernização de todas as componentes do Poder Marítimo, aí compreendido o Poder Naval.

Como se lê num recente estudo do Instituto Superior Naval de Guerra, “os Oceanos permanecerão como sustentáculo da mobilidade estratégica, humana e material, pelo que é de esperar um incremento da importância relativa das Marinhas”.

A entrada em vigor da Convenção de 1982 marca o início de uma fase radicalmente diferente do Direito do Mar, não só pelos conceitos aprovados, mas sobretudo pelo estabelecimento de uma nova ordem na utilização e apropriação dos Oceanos e dos seus recursos.

A Convenção do Direito do Mar, para além de um enorme progresso no Direito Internacional, assinala o começo efectivo de uma nova fase da relação do Homem com os Oceanos, abrindo caminho a uma maior cooperação internacional neste domínio. Há quem sustente que 1982, tal como 1498, marcou o início de uma nova era na história da Humanidade: a era dos Oceanos. Pessoalmente, prefiro considerar 1945 como ano do início da nova era.

Um aspecto curioso da apropriação dos Oceanos e dos seus recursos foi a forma pacífica, rápida e consensual como ela ocorreu e a naturalidade com que se processou, o que pode constituir prova de que a sua necessidade era real e urgente.

Terminou o acesso livre e indiscriminado às riquezas dos Oceanos fora das estreitas faixas de três milhas adjacentes à costa.

Uma desenfreada concorrência entre os diversos utilizadores e, por vezes, entre utilizações incompatíveis leva a que se faça um esforço internacional na preservação dos recursos, na investigação científica, no controlo da sua exploração, no combate à poluição. Espera-se que para atingir esses objectivos muito possa contribuir a substituição da tradicional liberdade dos mares, que foi privilégio de muitas gerações de marinheiros, incluindo a minha, pelos movimentos de apropriação e de fiscalização dos Oceanos.

A liberdade de navegação fora do mar territorial exige que a ordem pública dos Oceanos seja garantida pelos navios de guerra de todos os Estados dentro das normas do Direito Internacional Marítimo, sobretudo com vista à prevenção e repressão do tráfico de droga, contrabando e armas, prática de escravatura, actos de pirataria, acções de terrorismo, derrames de petróleo, depósito de resíduos nucleares e pesca proibida. E, para que a ordem possa ser eficazmente mantida, exige-se rigorosa certeza e precisão na identificação e na atribuição da nacionalidade dos navios. Presumem-se, num futuro não muito longínquo, sensíveis transformações na ordem pública e na gestão dos Oceanos.

O movimento de apropriação dos recursos dos Oceanos terá tendência para prosseguir, embora a um ritmo mais lento, mas sempre com grande contestação. Para o confirmar basta ler de vez em quando os jornais diários.

Como já alguém escreveu, “os Oceanos serão o campo de batalha do próximo século”. Como cidadãos portugueses e nação civilizada, temos por obrigação dar o exemplo, tomar iniciativas, colaborar nas organizações regionais e internacionais e honrar a herança que recebemos de Vasco da Gama.

É preciso fazer despertar a nossa adormecida vocação marítima!

Vasco da Gama descobriu os Oceanos como meio de comunicação: é agora altura, cinco séculos depois, de lhes dar a nossa compreensão, de promover a investigação, de olhar pela sua preservação e de rever a sua utilização.

Às Marinhas caberá um importante papel no novo milénio. 📌

E. H. Serra Brandão

(Fotos do livro “Celebração dos Mares”, livro comemorativo, EXPO'98).

Nota:

Resumo da oração de sapiência na abertura do Congresso “Vasco da Gama, os Oceanos e o Futuro” na Escola Naval, Novembro 1998.

"Phibex 99"

O exercício "PHIBEX 99" desenvolveu-se de acordo com um cenário que é, nos tempos que correm, cada vez mais frequente. O teatro de operações abrangia uma região onde a população era substancialmente heterogênea, com marcadas diferenças étnicas, não tendo sido possível sanar as diferenças culturais ao longo dos séculos. Isto viria a resultar numa recente declaração de independência unilateral e hostil pela parte oeste do território. A existência de facções extremistas desrespeita os direitos humanos das etnias minoritárias e ficam ainda com o controlo de infra-estruturas consideradas de interesse estratégico para os estados vizinhos, tornou imperativa a intervenção das instâncias internacionais com o propósito de forçar à existência de um clima de paz e o retorno à normalidade na região.

Assim, Portugal fez deslocar para a região uma Força Anfíbia Operacional, comandada pelo CMG Alexandre da Fonseca a bordo do N.R.P. "Cte. Hermenegildo Capelo", sendo o comandante da Força de Desembarque o CFR Jorge Santos Duarte.

O exercício decorreu entre 25 de Maio e 1 de Julho, tendo-se iniciado com ensaios do assalto anfíbio na Costa da Galé, a que se seguiram operações de força avançada, consistindo na projecção para terra do Destacamento de Acções Especiais (D.A.E.) a partir do N.R.P. "Albacora", e do Pelotão de Reconhecimento (PELREC) a partir do N.R.P. "Honório Barreto". A acção do D.A.E. eliminou a ameaça que pairava sobre as unidades

de superfície, constituída por uma bateria de mísseis costeiros, e o PELREC compilou a informação relevante do dispositivo das forças opostas em terra.

O assalto, na Área de Operações Anfíbias (entre Lagos e Portimão), teve como dia D 28 de Maio. Os N.R.P. "Augusto Castilho" e "Gen. Pereira D'Eça" conduziram as vagas de assalto, e o transporte de viaturas anfíbias foi assegurado pelo N.R.P. "Bacamarte".

A Força Aérea Portuguesa participou no exercício mobilizando aviões Alfa-Jet e helicópteros Alouette III.

Igualmente importantes para o sucesso do exercício foram as acções do Instituto Hidrográfico e Instituto de Meteorologia, bem como do Destacamento de Mergulhadores; os primeiros fornecendo previsões meteorológicas com especial atenção às condições de rebentação e corrente, os segundos avaliando *in loco* essas condições e garantindo a segurança das sucessivas vagas de desembarque.

A quantidade de meios presentes permitiu ainda desenvolver exercícios de cariz estritamente naval, como exercícios de manobras e evoluções em formatura, compilação de superfície, etc. Com o apoio da lancha



Carta militar com a área do exercício.

"Dragão", atribuída ao Comando de Zona Marítima do Sul, foi efectuado um exercício de Interdição Marítima, que culminou com a inserção a partir dum helicóptero Lynx de um grupo do D.A.E. numa embarcação que violava o embargo imposto internacionalmente e que se opunha à realização de qualquer inspecção da sua carga.

No dia 31 de Maio teve lugar o reembarque. Nesse mesmo dia, nas instalações do Ponto de Apoio Naval (P.A.N.) de Portimão, foi realizada uma exposição pelos comandos envolvidos a várias entidades civis com responsabilidades autárquicas, e outras nas áreas geográficas em que se desenvolveu o exercício, seguindo-se um almoço-convívio a bordo do navio-chefe. Destes contactos ficaria a impressão de que o relacionamento das entidades civis com a sociedade castrense, em particular com a Marinha, é bastante bom e a actividade desta tida em elevada consideração; impressão já obtida quando no dia anterior se tinha levado a cabo uma iniciativa semelhante no posto de comando em terra.

Em final de texto pode dizer-se que o exercício foi um êxito do ponto de vista operacional, pois permitiu a manutenção do grau de adestramento das unidades navais, mais relevante ainda serviu como estágio de preparação do Batalhão de Ligeiro de Desembarque para missões que parecem avizinhar-se na área dos Balcãs; e saíram ainda reforçados os laços com outros ramos das Forças Armadas e com as autoridades civis da região.



Helicóptero "Lynx" sobrevoa o P.A.N. (Portimão).

(Colaboração do Comando Naval)

Activação da Força Naval Europeia

A EUROMARFOR (European Maritime Force), designação da Força Naval Europeia, foi uma vez mais activada. Desde a sua primeira activação em 1995, como resultado de uma iniciativa conjunta de Espanha, França, Itália e Portugal, e com a finalidade de contribuir para o desenvolvimento da Identidade Europeia de Segurança e Defesa, esta força tem reunido por forma a atingir e manter níveis de treino conjunto que permitam a sua utilização em prol das missões que lhe poderão ser atribuíveis. Sendo uma força operacional não permanente, ela poderá ser aprontada no âmbito da declaração do Conselho de Ministros de Petersburg em Junho de 1992 nas seguintes missões: humanitárias; evacuação; manutenção de paz ou outras relacionadas com o controlo de crises. A EUROMARFOR é uma força empregue primariamente no âmbito da UEO, sendo no entanto possível de ser igualmente utilizada sob a égide da NATO ou de outras organizações internacionais, tais como as Nações Unidas.

O comando da força é exercido numa base anual em rotação pelos comandos operacionais das marinhas dos países participantes. Assim, desde Outubro de 1998 até Outubro de 1999, Portugal assumiu o comando da EUROMARFOR na pessoa do Vice-Almirante Alexandre Reis Rodrigues, Comandante Naval (COMNAV).

No passado dia 4 de Março de 1999, em singela cerimónia a bordo da fragata "Álvares Cabral", em companhia dos navios da força atracados no cais de Sta Apolónia, foi activada pelo seu comandante, tendo o comando táctico da força



Cerimónia a bordo do NRP "Álvares Cabral".

do-maior internacional, capitaneado pelo Chefe do Estado-Maior Capitão-de-Fragata Monteiro Montenegro e composto por militares de Portugal, Espanha, França e Itália. Durante o período de activação, a força foi composta pelos navios: N.R.P. "Álvares Cabral" (Portugal); SPS "Extremadura" (Espanha); FS "Montcalm" (França), substituído pelo FS "La Motte Picquet" em 23 de Março; ITS "Libeccio" (Itália), substituído pelo ITS "Perseo" em 30 de Março.

A activação teve como objectivo adestrar as unidades participantes e o estado maior internacional na condução de dois grandes exercícios e de um trânsito no Mediterrâneo.



A EUROMARFOR no mar.

sido atribuído ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Fernando Melo Gomes (COMGRUEURO-MARFOR) embarcado no navio-chefe N.R.P. "Álvares Cabral". Em apoio ao comandante da força foi formado um esta-

A força navegou em companhia de mais duas unidades, o HMS "Edinburgh" e o N.R.P. "Bérrio", por forma a cumprir o exercício SWORDFISH 99, exercício nacional que decorreu na área do conti-



"Staff" internacional.



"PHOTEX" com o grupo do porta-helicópteros francês "Jean D'Arc".

nente e arquipélago da Madeira entre os dias 8 e 18 de Março. Incluído no programa de treino deste exercício, a força naval visitou a ilha da Madeira. O Funchal, porto com elevadas tradições navais, proporcionou às guarnições uma recepção calorosa e amigável tornando a estadia num ambiente de descanso relaxante e agradável. Após vários dias de intenso período de treino, e avizinhandose a sua continuação, esta visita foi aproveitada com afincos pelos cerca de mil e duzentos militares, homens e mulheres.

Terminado o SWORDFISH 99, a força efectuou um trânsito no Mediterrâneo por forma a cumprir com a data de início daquele que seria o primeiro exercício NATO que esta força integraria, o DESTINED GLORY 99. Durante o trânsito foram planeadas várias interações com as marinhas e forças aéreas dos Países aliados. De salientar os exercícios efectuados com as marinhas Turca e Grega quando da passagem pelo mar Egeu, e ainda a excelente oportunidade de treino conseguida com o grupo do Porta helicópteros Francês "Jean D'Arc".

Por forma a treinar a força para acções de



Os navios EUROMARFOR em exercício.

apoio mútuo, foi efectuado um exercício de controlo de avarias que envolveu as equipas dos vários navios num ambiente de estreita cooperação. Este simulacro desenvolveu-se a bordo da "Álvares Cabral", ficando o navio sem capacidade de combater e com avarias graves. Como resultado o estado-maior foi transferido para o navio Italiano e foram solicitados apoios oficiais, médicos e de combate a incêndios aos navios da força. Este exercício permitiu avaliar a interoperabilidade de procedimentos, a capacidade de comando e controlo noutras unidades e corrigir algumas falhas existentes.

Em cumprimento de um dos objectivos da activação da força, a presença naval "Show-the-flag", foram visitados os portos de Catânia (Itália), Pireu (Grécia), Izmir (Turquia) e Taranto (Itália). No decorrer do trânsito foi acompanhado detalhadamente o evoluir da situação nos Balcans. Face à decisão de envolvimento da NATO nas operações no Kosovo, o exercício Destined Glory 99 viria a ser cancelado. A força deslocou-se assim para Oeste por forma a entrar o porto de Taranto nas proximidades do mar Adriático, aguardando decisão superior relativa ao seu emprego.

No dia 10 de Abril, após 38 dias de operação que constitui a mais longa activação da força até à data, foi determinada a sua dispersão, tendo ficado a marca de um muito elevado espírito de missão, colaboração, entajuda e de camaradagem entre os participantes, confirmando a facilidade com que Marinhas Europeias assentando em tradições e processos de actuação comuns, operam conjuntamente.

(Colaboração do CITAN)

**Contribuímos para enriquecer
as Telecomunicações**

Sistemas de Telecomunicações

Comunicações Navais

Rádio e Electroóptica

Automação e Controlo



Empresa de
Investigação e
Desenvolvimento
de Electrónica,
S.A.

Quinta dos Medronheiros - Lazarim
2825 Monte da Caparica PORTUGAL
Tel.01.2948600 Fax.01.2948700
Email: geral@eid.pt

O N.R.P. "Corte Real" na STANAVFORLANT

1ª Parte

No dia 8 de Abril, o NRP "Corte Real" largou da BNL rumo a Wilhelmshaven, na Alemanha, a fim de integrar a Força Permanente da NATO no Atlântico (STANAVFORLANT) durante um período de 6 meses. Esta missão conclui um longo processo de treino efectuado pela actual guarnição (3ª geração) iniciado em Novembro de 1997 com o seu treino básico e tendo culminado com a participação no FOST em Junho de 1998, para além de participações em exercícios nacionais para manutenção dos padrões operacionais adquiridos.

INTEGRAÇÃO NA STANAVFORLANT (SNFL)

A "Corte Real" atracou em Wilhelmshaven no dia 12 de Junho, data da sua efectiva integração. A Força estava estacionada para realizar a cerimónia de mudança de comando da Força. Esta cerimónia realizou-se no dia 18 de Abril, tendo sido presidida pelo Almirante SACLANT, tendo o comando da SNFL sido entregue pelo Contra-Almirante G. Hoch (Marinha alemã) ao Comodoro David Morse (Marinha canadiana). A integração do navio efectuou-se de uma forma suave, dada a estadia prolongada da Força naquele porto. A guarnição teve, assim, oportunidade de estabelecer os primeiros contactos com os navios da Força (FGS Schleswig-Holstein, então navio-chefe cessante, HMS "Norfolk", SNS "Astúrias", USS "De Wert", HMCS "Athabaskan", recém navio-chefe. O FGS "Bremen", FGS "Rhoen" e o HNLMS "Philips Van Almonde" integraram a Força na mesma altura que a "Corte Real", incluindo na área desportiva, que se traduziram por algumas vitórias... morais.

lantes sobretudo pela experiência adquirida, pois trata-se de uma área pouco praticada pela nossa Marinha, que são as operações contra FPB's. No dia 25 de Abril, a Força fundeou em Aalbek Bight, no norte da Dinamarca. As FPB's, pertencentes ao 5º esquadrão de FPB's alemã, atracaram aos navios da SNFL durante horas, tendo sido incentivado o intercâmbio de informação entre as guarnições, com o objectivo de proporcionar o conhecimento mútuo. A FPB "Loewe" atracou à "Corte Real", tendo sido efectuadas visitas recíprocas aos navios, após o que a sua guarnição almoçou a bordo. Este período de "Work-ups" terminou em 28 de Abril, com a entrada da SNFL em Amsterdam.



A lancha rápida alemã FGS "Loewe" atracada à "Corte Real", em Aalbek Bight (Dinamarca).

PARTICIPAÇÃO NO FOST E ESCALA DE MANUTENÇÃO EM LISBOA

Entre 28 de Abril e 3 de Maio, a SNFL permaneceu em Amsterdam. Nesta cidade, a recepção oficial da Força decorreu a bordo da "Corte Real", tendo decorrido ainda um RPC ("Request the Pleasure of your Company", designação utilizada para recepções efectuadas pelos navios para os outros navios por forma a promover o convívio entre as guarnições da força). De referir ainda que esta estadia coincidiu com a celebração do aniversário da Rainha D. Beatriz no dia 30 de Abril, que atraiu aquela bela cidade milhares de pessoas para aquele importante evento nacional.



Equipa de Limitação de Avarias do NRP "Corte Real" e do HMCS "Athabaskan" no exercício DISTEX (Plymouth).



FGS "Rhoen" a reabastecer a "Corte Real", ao largo da Noruega.

WORK-UPS COM A MARINHA ALEMÃ

No dia 21 de Abril, a SNFL largou de Wilhelmshaven, tendo iniciado um período de "Work-ups" em colaboração com a Marinha alemã, com o objectivo de integrar as unidades navais na renovada Força. Foram efectuados exercícios nas diversas áreas das Operações Navais, onde participaram meios alemães, nomeadamente aviões de patrulha marítima, submarinos e patrulhas rápidos (Fast Patrol Boats). As operações conduzidas com estes últimos foram bastante estimu-

No dia 3 de Maio, a Força largou de Amsterdam, tendo efectuado diversos exercícios nas áreas do FOST, no sudoeste da Inglaterra. A 5 de Maio, a “Corte Real”, o SNS “Astúrias” e o HMCS “Athabaskan” atracaram em Plymouth, onde efectuaram um exercício conjunto de apoio a populações sinistradas,



Equipa médica multinacional, no exercício DISTEX.

denominado DISTEX (Distress Relief Exercise). No dia 6, os 3 navios largaram de Plymouth, onde tendo-se juntado à restante Força para participação na tradicional “Guerra de 5ª feira” (Weekly War). Para além do treino positivo, foi uma boa oportunidade para a guarnição do navio recordar o imenso esforço dispendido naquela instituição de treino há um ano atrás

Após este treino no FOST, a Força iniciou um trânsito com destino a Barcelona, de acordo com o calendário em vigor. No entanto, face ao conflito no Kosovo envolvendo a NATO, vislumbrava-se no horizonte a participação da SNFL naquele teatro de operações, apesar de não existirem confirmações. Esta confirmação chegou nessa altura, tendo sido cancelada a visita a Barcelona, e antecipado o período de manutenção da Força em Lisboa. A SNFL esteve em Lisboa entre 14 e 24 de Maio, onde foram efectuadas importantes acções de manutenção, bem como preparação dos navios para a Operação “Allied Force”, a decorrer no mar Adriático.

O ENVOLVIMENTO DA SNFL NA OPERAÇÃO ALLIED FORCE

A 24 de Maio, a SNFL larga de Lisboa e inicia um trânsito para Nápoles, na Itália, tendo sido efectuado nesse trânsito diversos exercícios relacionados com o cenário vigente no teatro de operações do Adriático. Entre 28 e 31 de Maio, a Força fundeou ao largo de Nápoles, onde tiveram lugar diversos *briefings* no Quartel-General do COMNAVSOUTH, comando NATO sediado em Itália. No dia 3 de Junho, a SNFL rende a STANAVFORMED (SNFM) no teatro de operações, ocupando assim o dispositivo naval adoptado para o controlo naval em apoio às operações em curso no Kosovo. Este dispositivo estava desenhado por forma a manter os navios aliados fora do alcance máximo dos mísseis costeiros jugoslavos. A missão consistia em controlar toda a navegação que saía ou entrava nos portos de Montenegro, não estando a Força autorizada a abordar os navios, ou sequer a interrogá-los. A Força esteve debaixo de uma ameaça real, que consistia principalmente nos mísseis superfície-superfície Styx colocados junto à costa montenegrina (mísseis móveis, transportados por camiões, que mudavam constantemente de local), pelo que foi adoptada uma elevada prontidão para as

armas e sensores de todos os navios. A guarnição do navio esteve em 2º grau de prontidão para combate, sob o stress inerente a este tipo de missões, e sobretudo com pouca actividade, a não ser a manutenção de uma elevada vigilância. Toda a guarnição transportava o seu equipamento individual de protecção térmica (anti-flash) bem como o respectivo colete-de-salvação, ao entrar de bordada, o que traduz efectivamente o grau de risco a que a Força esteve sujeito naquele período. A “Corte Real”, de início, patrulhou uma área localizada mais a norte, perto das águas territoriais da Croácia, na qual passava pouca navegação. Os navios foram rodando pelas diferentes áreas, consoante destacava algum navio da Força para escalas logísticas de algumas horas nos portos de Brindisi ou Bari. A “Corte Real” escalou Brindisi no dia 12 e Bari no dia 21 de Junho. No período de 9 a 11 de Junho, de referir que a “Corte Real” assumiu as funções de navio-chefe, com o embarque do Comodoro Morse e do seu Staff (reduzido), em virtude da estadia do navio-chefe designado, HMCS “Athabaskan”, em Brindisi. Foi neste preciso período que foi assinado o cessar fogo entre a Sérvia e a NATO (MTA – Military Technical Agreement), que definiu o processo de retirada das tropas sérvias do território do Kosovo e a sua substituição por tropas da NATO, com o objectivo final de fazer regressar em segurança os refugiados kosovares-albaneses. O acordo MTA foi assinado precisamente no dia 10 de Junho, tendo sido estabelecido um calendário rigoroso sobre a retirada das tropas sérvias, com uma duração de 11 dias. Esse calendário foi cumprido na íntegra, apesar de terem ocorrido alguns incidentes que não comprometeram o essencial do acordo. Face a estes acontecimentos, a NATO suspendeu a campanha aérea sobre a República da Jugoslávia e foi reduzindo progressivamente o dispositivo militar montado ao longo dos cerca de 74 dias de campanha. Neste con-



O NRP “Corte Real” no mar Adriático, a patrulhar a sua área durante a Operação Allied Force/Determined Force.

texto, a SNFL retirou também do teatro de operações do Adriático na noite do dia 23 de Junho, tendo iniciado o seu trânsito para Palermo, na Sicília, para uma visita de porto entre 25 e 30 de Junho. Havia passado precisamente um mês desde a largada da força de Lisboa, com 3 curtíssimas escalas em portos, duas delas logísticas, pelo que a estadia em Palermo se revelou fundamental para a “recarga de baterias” da guarnição. De referir que Palermo é um porto bastante importante na economia da Sicília, onde diariamente chegam paquetes com turistas bem como diversos ferry’s que fazem travessias entre o continente italiano e a Grécia. As suas praias envolventes atraem bastantes turistas, em especial italianos do continente. Neste porto, decorreu um RPC de sargentos da “Corte Real”, bem como diversos eventos sociais da Força, como a despedida do USS “De Wert” e do SNS “Astúrias”, que iriam desintegrar a SNFL. Após a largada de Palermo, a SNFL retomou o calendário operacional previsto antes da sua integração na Operação “Allied Force”, rumando em direcção a Zeebrugge, na Bélgica.

(Colaboração do NRP “Corte Real”)

O astrolábio e a altura do Sol

Numa altura em que já passámos em revista alguns dos factos mais significativos da exploração da costa africana, efectuada pelos portugueses, no século XV, parece-nos importante dedicar uma atenção especial à forma como evoluiu a técnica de navegação, desde que se ensaiaram os primeiros passos junto à costa portuguesa, até que se passou o Equador para sul e se dobrou o cabo da Boa Esperança. Já fizemos referência aos factos mais importantes desta evolução. Nomeadamente a forma como se usava a altura da Estrela Polar e como ela servia para calcular a posição dos navios em relação à costa. A primeira referência encontrada que se reporta a esta técnica é dada por Diogo Gomes no texto que ditou a Martinho da Boémia, e de que existe uma versão em latim no chamado *Manuscrito "Valentim Fernandes"*. Diz no texto o seguinte: "e eu tinha um quadrante, quando fui a estes países [ilha de Santiago], e escrevi na tábua do quadrante a altura do polo ártico".

Como sabemos, a altura do polo celeste observada num determinado lugar indica directamente a latitude desse lugar, mas esse polo não é fácil de localizar porque não tem nenhuma referência fixa visível. Os navegadores do século XV observavam a altura da Estrela Polar, que não está exactamente no polo, mas que não se encontra muito afastada deste. Hoje, a Estrela está a cerca de 30' do polo norte, mas em 1460 (mais ou menos quando Diogo Gomes fez a inscrição na tábua do quadrante) estava a 3° 40', valor que os portugueses tomavam por 3° e 1/2, sem erros significativos para a navegação. Como é que convertiam, então, os valores da altura da estrela em valores da altura do polo?... Tinham uma tabela correctiva – a que chamaram de *Regimento do Norte* – onde determinavam os valores a somar ou subtrair às alturas observadas, em função da posição das guardas da Ursa Menor, permitindo-lhes determinar a altura do polo nas circunstâncias da observação. Desta forma conseguiram

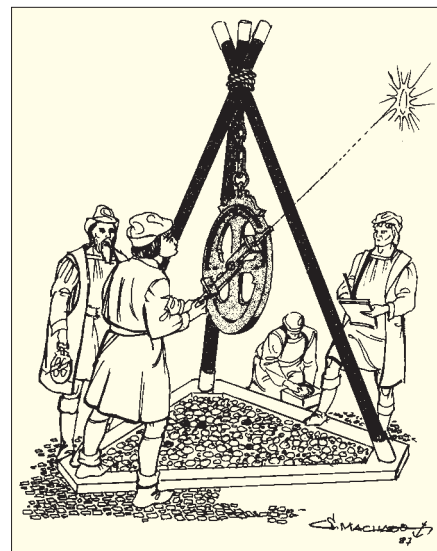
navegar com voltas largas de vários dias sem avistar terra, sabendo sempre a sua localização em relação à costa africana ou europeia. Quando chegavam à latitude de Lisboa, onde o polo tinha uma altura de cerca de 39°, rumavam a leste e acabariam por encontrar terra, mais ou menos em frente da barra, dependendo do rigor com que tinham efectuado as observações.

Contudo, quando a navegação se foi afastando para as bandas

do sul e se aproximou do Equador, a Estrela Polar deixava de se avistar. Esse facto não era muito grave quando apenas estava em causa a viagem de regresso, na medida em que no caminho do norte ela voltaria a aparecer e voltaria a dar a indicação da posição de Lisboa, mas a progressão ao longo da costa africana obrigava a situar outros locais importantes que ficavam para além do limite de visibilidade da Polar e era preciso encontrar outro método.

A solução, naturalmente, estava já descoberta e bastava que fosse adaptada à navegação, tornando-a acessível aos conhecimentos de um piloto. Podia determinar-se a latitude do lugar observando a altura do Sol ao meio dia verdadeiro (no momento da passagem meridiana), mas o processo não era tão fácil como com a Polar. Como se sabe, o Sol tem um movimento aparente que vai de 23° 27' S (Trópico de Capricórnio), no dia em que começa o nosso inverno, até 23° 27' N (Trópico de Câncer), no dia em que começa o verão do Hemisfério Norte. Quer dizer, a posição aparente do sol vai variando continuamente ao longo do ano, mas existe sempre uma relação directa entre a sua altura meridiana e a latitude do lugar.

Para que esta observação fosse efectuada com o maior rigor, foi adaptado à navegação (simplificado) um complexo instrumento de observação astronómica usado só por astrónomos experimentados. Trata-se precisamente do astrolábio náutico, o ex-libris das navegações portuguesas, cuja utilização foi evoluindo lentamente até ao século XVI, até um domínio completo da sua técnica. Na viagem de Vasco da Gama à Índia, em 1497-99, quando os navios alcançaram a baía de Santa Helena, perto do Cabo da Boa Esperança, o piloto Pero de Alenquer foi a terra e tirou a altura do sol com um astrolábio de três palmos, feito em madeira, que tinha de ser armado numa cábreia de três paus, semelhante ao modelo que hoje podemos observar no pátio do edifício da Administração Central de Marinha. Este grande astrolábio era bastante mais rigoroso que os pequenos usados a bordo, de cujas leituras o piloto desconfiava.



Medindo a altura do Sol em terra.



Medindo a altura do Sol a bordo.

J. Semedo de Matos
CTEN FZ

O Cruzador “D. Carlos I” e “Almirante Reis” - A propósito do seu Centenário

2ª Parte

Uma aragem animadora e vivificante animou a nossa Armada em 1900, com a entrada em efectivo serviço de novas unidades ...

Sobretudo a unidade que mais entusiasmo provocou foi o cruzador “D.Carlos I”.

O seu poderoso armamento como cruzador, dentro duma tonelagem moderada, a sua protecção e a sua velocidade, causaram uma suprema satisfação, tão acostumados estávamos a contemplar na nossa marinha, com tristeza, unidades obsoletas e de escasso e irrisório valor militar.

Foi um dia de grande entusiasmo quando o nosso cruzador protegido “D.Carlos I” chegou ao Tejo. O Parlamento fechou, para que os nossos parlamentares contemplassem o nosso maior cruzador, ou, para melhor dizer, o único verdadeiro cruzador que possuímos até hoje. O povo juntou-se em grande massa nas margens do nosso porto de Lisboa, em todos os sítios altos da cidade que dominam o Tejo, e em toda a gente se notava um vivo entusiasmo e uma satisfação bem visível, que traduzia o natural e inato instinto do nosso povo no sentido marítimo...

Contra-Almirante Pereira da Silva, 1936

LISBOA EM FINAL DE SÉCULO

Em 18 de Julho de 1899 o cruzador “D. Carlos I” chega a Lisboa, no termo da sua viagem inaugural iniciada em New-castle, onde tinha sido construído.

A Lisboa que encontra, apesar de capital de um país pobre e maioritariamente analfabeto, é uma cidade com pretensões e alguns sinais de modernidade.

Dos quase 5 milhões e meio de habitantes, cerca de 350 000 vivem em Lisboa, cuja população conhece então uma pequena explosão, resultado das primeiras grandes migrações internas em direcção às cidades.

As grandes inovações dos finais do século XIX chegam a Portugal sem grande atraso relativamente à sua introdução nos países mais desenvolvidos embora, naturalmente, a sua generalização venha a ser menos extensa e rápida. O comboio tinha começado a circular em Portugal em 1856, o primeiro automóvel espantava os lisboetas em 1895 e, em 1901, a Companhia Carris de Ferro de Lisboa assinava a “sentença de morte” dos transportes públicos de tracção animal (os “americanos”) ao inaugurar a primeira carreira de tracção eléctrica entre o Terreiro do Paço e Ribamar.

O coração da cidade é já a Avenida da Liberdade que, em 1886, ano do casamento do príncipe Carlos cujo cortejo a atravessou, tinha substituído o Passeio Público (1). Lisboa sente-se entrar no rol das grandes capitais da Europa, agora com direito a um grande “boulevard”, aprazível pelas suas árvores, lagos, cascatas, calçada e estatuária, cuja calma apenas era interrompida pelos cascos dos animais que puxavam os “americanos” ou as “caleches”.

A última década do século assistiu à redefinição dos limites da cidade, pressionada pelo aumento da sua população (mais 100 000 habitantes entre 1885 e 1900), ganhando fronteiras próximas das actuais embora, evidentemente, com uma ocupação bem mais esparsa. Ainda há espaço para as quintas de Benfica e do Lumiar, onde os lisboetas abastados passam férias, e para as hortas de Cam-

polide, Chelas e Olivais onde a população trabalhadora estende os seus farnéis em domingos de sol.

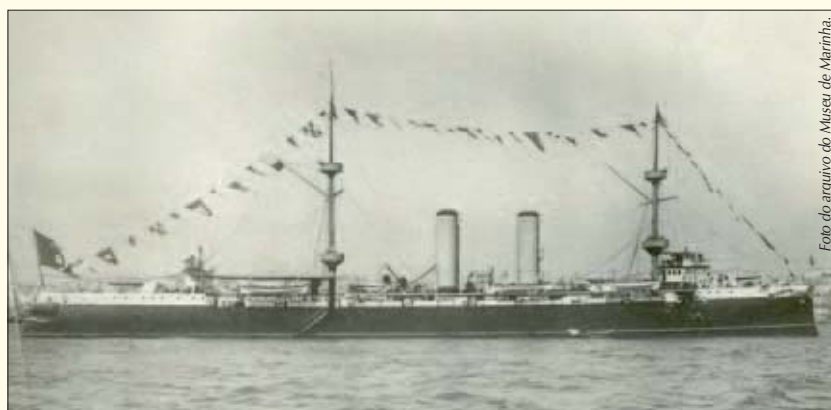
Lisboa também já via cinema: três anos antes da chegada do novo cruzador eram exibidas as primeiras fotografias animadas no Real Colyseu de Lisboa, na Rua da Palma.

Tudo isto eram sinais de modernidade num país paradoxal: próximo da Europa Ocidental pelo sistema político, longe pelos indicadores sociais e económicos, reclamando paridade com as grandes potências pela extensão e potenciais riquezas das suas colónias.

Apesar do esforço de recuperação do atraso económico, materializado nas obras de infra-estrutura (transportes e comunicações) inspiradas por Fontes Pereira de Melo na segunda metade do século, que sustentou o crescimento económico da época, Portugal permanecia um país pobre. A produtividade da sua agricultura era baixa, fatalidade da geografia, das incertezas climáticas, das pragas periódicas e de uma baixa penetração de maquinaria a vapor. A indústria ocupava menos de um quarto da população activa (menos de metade da que se envolvia na agricultura). A máquina a vapor entra em Portugal em 1820 como propulsor (ainda auxiliar) de navios vindos de Inglaterra, sendo necessário aguardar até 1835 até que surja a sua primeira aplicação industrial (2). Textil, tabacos, moagem, cerâmica, cortiça e vidro eram os sectores industriais, que operavam com produtividades inferiores a metade da dos países mais desenvolvidos. O fim da guerra civil (1832-34) e a introdução do liberalismo estimulam o aparecimento de actividades industriais cujo crescimento se faz, apesar de tudo, no último quartel do século, a ritmos interessantes mas incapazes de romper o círculo de pobreza que estrangulava o país.

A MARINHA EM 1899

A soberania portuguesa nos territórios africanos tinha estado, até ao último quartel do século, praticamente



O cruzador “D. Carlos I” visto pelo través de EB, embandeirado em arco no Quadro dos Navios de Guerra em Lisboa.

Foto do arquivo do Museu de Marinha.

limitada ao litoral. A cobiça das potências sobre aquelas colónias estimulou as expedições de ocupação do interior que, se aumentaram a presença do Exército, não aliviaram a Armada Real das suas obrigações de patrulha de costas e rios em quatro continentes: Europa, África, Ásia e Oceania.

Na Europa faziam-se sentir pressões da vizinha Espanha (3), dos EUA que já então lançavam olhares cobiçosos sobre os Açores e de um ambiente de progressiva tensão entre as potências europeias que virá culminar na 1ª Guerra Mundial. O "triângulo estratégico" que então reclamava um poder naval compatível era mais vasto que o de hoje, estendendo-se até às ilhas de Cabo Verde.

O compromisso entre a vastidão e dispersão dos interesses a defender e a escassez dos recursos disponíveis (4) explicam a composição da Marinha: 68 navios, representando um deslocamento total de cerca de 47 000 toneladas (5). Um quarto desta tonelagem é composta pelos cinco novos cruzadores: o "D. Carlos I" chega neste ano a Lisboa, o "Rainha D. Amélia" é coevamente lançado à água, sendo a "coroa de glória" do engenheiro naval Alphonse Croneau, o francês que o governo chamara para modernizar o Arsenal de Marinha (6). Os outros três cruzadores datam de 1896 (o "Adamastor") e de 1898 (o "S. Gabriel" e o "S. Rafael"): são então mais de 11 000 toneladas de "navios de linha" a reforçar a capacidade oceânica, até então muito debilitada.

O restante da frota é composto pelo também novíssimo iate real "Amélia" (7), por quatro corvetas (8), 23 canhoneiras entre as 100 e as 800 toneladas e 16 lanchas-canhoneiras entre 10 e 80 toneladas, quatro torpedeiros já "entrados" na idade, navios-escola e poeira naval. À parte dos novos cruzadores, todos os navios eram de propulsão mista ou à vela.

Sob o ponto de vista orgânico, a Marinha é então um modelo de simplicidade, dividida na Majoria General da Armada, que se ocupa das questões essencialmente militares, e na Direcção Geral de Marinha, à qual cabem os restantes assuntos.

O panorama naval parecia então animador, porventura sossegando os políticos da época a quem a defesa nacional perturbava apenas quando os militares reclamavam a escassez dos meios que a nação empobrecida lhes permitia (9).

A CHEGADA A LISBOA

A chegada do navio era aguardada com grande expectativa em todo o País. Em Lisboa a imprensa tinha acompanhado a construção do navio, bem como o reapetrechamento da Armada Real, então em curso, que tinham sido (e eram), objecto de acaloradas discussões.

Na 1ª página do Diário de Notícias de 18 de Julho de 1899, era publicado um grande artigo sobre o cruzador, onde se descreviam as suas características e a envolvente sobre a

construção ...*Este facto é para todos os portugueses motivo de justificado jubilo, e por isso nós, compartilhando da satisfação geral, a ella nos associamos entusiasticamente felicitando sinceramente o paiz e congratulamo-nos com a briosa corporação da armada por ter, finalmente, um navio que reúne todos os aperfeiçoamentos da moderna construção naval...*

Como nesta época as notícias eram sempre "em diferido" e no dia seguinte, apenas na capital, o cruzador voltaria a ser notícia ... *às 11 horas da manhã de homtem o novo navio de guerra portuguez estava á vista do Cabo Carvoeiro; ás 4 horas passava em frente a Cascaes e ás 6 e 37 largava o virador á boia que fica em frente ao Caes do Sodré. N'esta ocasião o cruzador "Adamastor", o couraçado "Vasco da Gama" e a fragata "D.Fernando" salvaram com 11 tiros e o primeiro d'estes navios arriava o signal distintivo de commando em chefe da esquadra de reserva, o qual simultaneamente era içado a bordo do cruzador "D.Carlos I" sendo a salva correspondida por este navio com igual numero de tiros...*

Á chegada do cruzador foi este rodeado de muitos catraios que conduziã passeiros a 50 reis por cabeça...

O vapor "D.Affonso", largou do Terreiro do Paço... a bordo iam perto de trezentas pessoas e uma estudantina que por favor tocou a bordo algumas peças do seu repertorio. Largou ferro na bahia de Cascaes ás 3 horas da tarde.

Parte dos passageiros desembarcaram para terra em botes para se fornecerem de comida visto que o buffete que ia a bordo era pouco abundante....

Depois de metter piloto o "D.Carlos" entrou a barra, parando em frente de Paço d'Arcos por receber a visita de saúde...

O cruzador ao passar em frente da torre de Belem salvou sendo correspondido por esta fortaleza".

A satisfação e o inato instinto marítimo, de que falava o Alm. Pereira da Silva no seu texto de 1936, não eram partilhados por todos, o

que não deixa de ser um espelho da grande agitação social e política vividas no país nos últimos anos do século. Ainda durante a construção em Inglaterra e em particular na fase que antecedeu a chegada a Lisboa, levantou-se uma campanha (10) contra o "D.Carlos I", campanha que não excluía a sua guarnição. Nas primeiras páginas foram frequentes as notícias de avarias que nunca aconteceram!... de juízos desfavoráveis dos oficiais encarregados... Internamente também se fizeram críticas, umas sobre as opções tomadas em relação ao material ...

assim temos um navio de cada typo, uma artilharia de cada typo, tendo cada uma projecteis de varios typos, etc. A heterogeneidade é a feição do nosso material naval,... outras relacionadas com a falta de pessoal... quanto a fogueiros a escassez também é notável, o cruzador inglês "Edgar", machinas de 12000 cv, tem 90 fogueiros enquanto que o "D.Carlos I" de 13500 tem só 68 ...

Durante quase duas décadas, a elegante silhueta negra, depois cinzenta, mais tarde ocre, da ferrugem característica do abandono, em que distintivos de almirantes, reis e presidentes, foram desfraldados, foi uma referência nas águas do Tejo. O cruzador (11) "D.Carlos I" foi, mesmo depois de desaparecido, a imagem de marca da Armada.

O NAVIO

Numa tentativa de melhor enquadrar o navio na época, quando aplicável, vamos incluir descrições contemporâneas. Assim, a linguagem técnica que por vezes iremos empregar, não será concerteza a habitual, mas sem dúvida que é a que melhor caracteriza um navio de 1900.

O conceito de "sistema" não existia, mas os diversos planos e desenhos estão agrupados segundo uma lógica muito semelhante. Em relação ao sistema de combustível, podemos dizer que os "encanamentos de alimentação" eram os braços dos chegadores e que de facto os únicos encanamentos com combustível serviam para extracção (expulsão) das cinzas (12).



Suas Magestades a desembarcar da galeota real.

Foto do arquivo do Museu de Marinha.

Não é possível descrever uma moderna FFAH classe "Vasco da Gama" sem referir a cidadela e o sistema de ventilação e ar condicionado. Uma descrição do cruzador "D.Carlos I" não podia deixar de destacar: *... por toda a parte ha ventiladores, partindo da tolda, e, internamente, outros electricos... A iluminação interior é feita por 400 lampadas electricas, alimentadas por tres dynamos, que tambem fornecem luz a quatro projectores, da força de 26000 velas, collocados nas duas pontes, e cujo diametro é de 30 pollegadas (14).*



Foto do arquivo do Museu de Marinha.

O cruzador "D. Carlos I" durante as experiências de máquinas.

As dimensões principais eram (15): comprimento 117,95 m, comprimento entre perpendiculares 109,72 m, boca 14,40 m, pontal 8,68 m e uma imersão AV e AR de 5,33 m.

Seguidamente, de uma forma muito sucinta, vamos caracterizar o navio e explicar como estava dividido.

CASCO

As formas do casco foram consideradas muito elegantes. Na popa, junto ao alojamento do almirante, existia uma "varanda" que rodeava o painel de popa, que aliás mais parecia uma proa. O casco vinha pintado de preto com superestruturas, chaminés e linha de borda a branco (16).

...O casco é todo de aço Siemens de primeira qualidade, com excepção do cadaste, roda de proa e supportes dos veios, que são de bronze sulphoroso. As mangas dos veios são de "gun metal".

O cavername é revestido de madeira de teca com forro de cobre, até quasi á coberta...

A coberta e a tolda são de aço, com tabuada de teca na tolda e pitch-pine na coberta.

Quase todas as anteparas são estanques.



Foto da revista Occidente.

O Capitão de Mar e Guerra Guilherme de Brito Capello, que foi o primeiro Comandante do Cruzador "D. Carlos I".

PROTECÇÃO

Actualmente, a protecção do navio é assegurada pelos seus sistemas de armas e de sensores, mas no início do século podemos afirmar que a protecção era avaliada em centímetros... e em nós (17) ...

... O navio não tem protecção vertical, mas apenas horizontal, que é assegurada por um convez de aço em forma de dorso de tartaruga, que se estende de re a vante, e sob o qual ficam ao abrigo dos efeitos da explosão dos projecteis, as obras vivas, machinas principais e auxiliares, caldeiras de carvão ...

O convez protegido ... pode suportar o choque directo dos projecteis inimigos, para o que tem 10 cm de espessura (18) .

ARRANJO DE INTERIORES

Através dos desenhos existentes verificamos que o navio tinha 4 pavimentos interiores: o convez, onde se situavam, entre outros, os camarotes de oficiais, a casa de torpedos, a câmara de oficiais, os alojamentos de sargentos, a enfermaria, as oficinas de máquinas e de torpedos, o enxugadouro e espaço para as praças (um compartimento diminuto em relação aos efectivos); a coberta protegida (abaixo do convés), onde se situavam os paíóis do almirante e do comandante, os paíóis do carvão - estes ao longo de todo o navio, as casas de banho dos oficiais (com banheira...), o paiol de mantimentos para a guarinição, as câmaras frigoríficas, o paiol do comissário, e na proa, a seguir ao paiol da amarra, um tanque com areia para limpeza!!! , a plata-forma, com as dispensas do almirante e do comandante, a casa dos aparelhos auxiliares, as casas de máquinas e das caldeiras, paíóis de carvão, o compartimento dos torpedos submarinos, a oficina de carregamento de torpedos e aparelhos electricos, paíóis de munições e de explosivos e o baileio, onde se situavam os paíóis de munições, o poço do tunnel, a casa do aparelho do leme a vapor, as casas de máquinas e das caldeiras, o compartimento de torpedos submarinos, etc...

As câmaras do almirante e do comandante e respectivos camarotes, bem como o do oficial imediato, situavam-se no tombadilho.

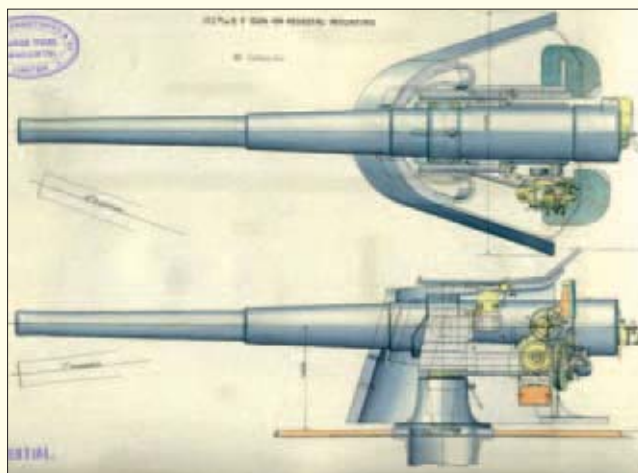
ARMAMENTO E MUNICIAMENTO

No mar, em 1899, a única ameaça a uma esquadra ou a um navio isolado era a de superfície, pelo que não é de estranhar os limitados ângulos de tiro das peças. O poderoso armamento do navio era assim descrito (19):

... Quanto a meios de ataque possui... alem do esporão bastante fortificado, grande numero de peças de tiro rapido de diferentes calibres e tubos para lançamento de torpedos.

Cada uma das peças tem os aparelhos necessarios para fazer fogo pela electricidade... O movimento das peças da artilharia principal e fornecido por machinas hydraulicas e por braços de homem para a secundária, desta forma o serviço das pequenas peças deixa muito a desejar como rapidez e consome muita gente .

A artilharia de tiro rápido e a posição dos reparos era a seguinte: 5 peças Armstrong de 150 mm, sendo 1 no castelo, 2 nas amuradas (EB e BB) e 1 no tombadilho; 8 peças Armstrong de 120 mm, 3 em cada bordo nas amuradas e 1 em cada bordo a ré; 16 peças Hotchkiss de 47 mm, 1 em cada bordo debaixo do castelo, 4 em cada bordo entre as peças de 150 e de 120, 2 em cada gávea inferior e 1 em cada bordo debaixo do tombadilho,



Desenho da peça de 150 mm (15/45 TR, ou seja, 15 cm 45 calibres).

bem como 2 peças Hotchkiss de 37 mm. Em cada gávea superior estava montada uma metralhadora Nordenfeld de 5 canos e 6,5 mm.

Usando cargas de cordite, a cadência de tiro das peças de maior calibre era de 7 a 10 tiros por minuto, permitindo um ângulo de pontaria em altura entre 19º positivo e 7º negativo. O ângulo de campo de tiro dependia da posição do reparo.

Os dois paíóis de munições estavam equipados, ... com elevadores hydraulicos para transportar as munições e tambem as cabeças dos torpedos, bem como o algodão-polvora para o seu carregamento.

Cópia do original existente no AGM.

O navio estava armado com dois tubos lança-torpedos a ré, a EB e a BB, acima da flutuação, com um ângulo de tiro de 20º AV e 10º AR. O navio tinha também três tubos lança-torpedos submarinos, um na proa fixo e dois a vante, a EB e a BB (21).

MACHINAS, CALDEIRAS E AUXILIARES

As máquinas principais foram encomendadas à casa Hawthorn Leslie, ...uma das firmas inglesas mais acreditadas neste género de construções mechanicas.

O aparelho evaporatório, foi o primeiro do tipo Yarrow na nossa marinha de guerra (22).

O vapor (saturado) era produzido por 12 caldeiras (23) com uma pressão de regime de 300 libras. Esta pressão era atingida em cerca de 25 minutos. As caldeiras tinham um colector superior, o colector de vapor, dois feixes de tubos rectos formando um V e dois distribuidores de água (os colectores de água ou inferiores). ... os tubos foram experimentados a pressão hydraulica e galvanizados externamente por processos electricos.

Cada caldeira tem uma só fornalha, com tres quarteladas de grelhas... por cima da porta das fornhalhas ha um orificio destinado á observação dos fogos....

O seu poder de vaporização era de cerca de 1000 cavallos por caldeira.

As caldeiras estavam montadas ... em dois compartimentos: um para cada seis corpos de caldeiras, formando dois grupos, um a BB e outro a EB, com as fornhalhas para fora....as chaminés são em numero de duas.

Cada caldeira possui diversos acessórios: ... duas válvulas de segurança, uma valvula para extracções de superfície (escumações), um regulador automatico para a alimentação, ...

...N'estas caldeiras effectua-se a circulação de água, subindo esta pelos tubos onde a vaporização é energica e descendo por aquelles que são menos directamente expostos á acção das chammas...a alimentação faz-se no collector ...

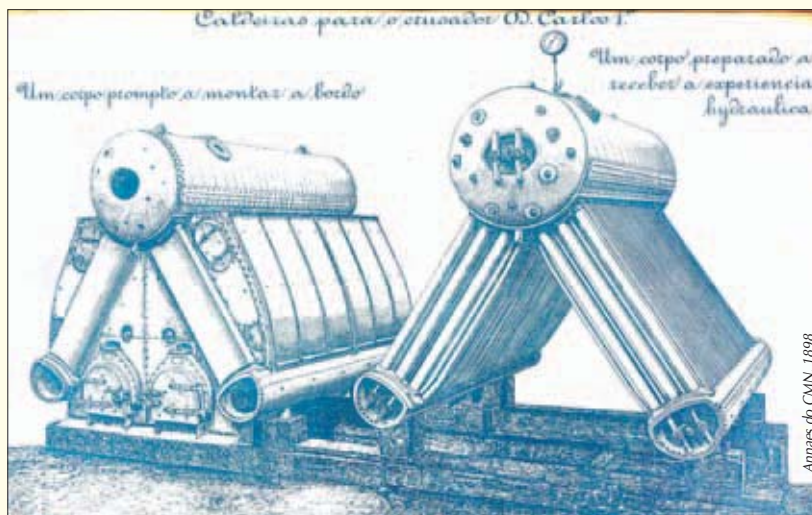
O navio tinha duas máquinas alternativas a vapor de tríplex expansão de 4 cilindros, montadas a ré das casas de caldeiras, cada uma directamente acoplada a um veio. O diâmetro dos cilindros de alta pressão era de 30" (76 cm), os de média pressão de 49" e os de baixa pressão de 57" (145 cm), o passeio dos êmbolos era de 27" e o número de voltas maximo por minuto (rpm) de 200. O vapor descarregava para o condensador principal, instalado entre as duas máquinas alternativas.

Os hélices eram de três abas (3 pás), e a relação do numero de rotações do motor e do propulsor era de 1.

A dotação normal de carvão de pedra era de 820 toneladas.

Destas máquinas disse-se mais tarde: ... As máquinas deste navio eram lindas, quanto podem achar-se lindas umas máquinas, e conta-se que era regalo vê-las resfolgando em tríplex expansão, pelos quatro cilindros, na corrida para os 22 nós (24).

As preocupações com a condução da instalação propulsora são evidentes na maioria dos relatórios técnicos. Ainda antes da entrega do navio, escrevia-se: ... As caldeiras Yarrow, como em geral todas as caldeiras aquitubulares, requerem na sua condução um grande numero de precauções e especial aptidão de parte do pessoal do fogo... Assim, o guarnecimento da grelha, com carvão exige particular cuidado para evitar que ar frio, que entra pela porta da fornalha e pela grelha, produzindo resfriamentos, altere o regimen evaporativo ...



Desenho de duas das doze caldeiras em diferente estado de aprontamento. Na caldeira da direita são visíveis os colectores de vapor e de água e o tubular.

Assim, ainda não tinha decorrido um ano de utilização do navio e na conferência realizada no CMN e já aqui referida, era afirmado: ... o cruzador é um bom navio da sua tonelagem, mas deve-se cuidar com todo o zelo do seu pessoal e só assim é que poderá igualar os barcos estrangeiros. O pessoal precisa conservado e adestrado; desde que o navio está em Lisboa já houve mil e tantas passagens, e a continuar assim nunca terá pessoal do fogo habilitado....

A electricidade era produzida por três dynamos compound (25) de 80 volts, sendo dois de 400 Ampéres e um de 200 (26).

Por este motivo e também devido à existência de mais de 50 máquinas auxiliares a vapor, era necessário manter uma caldeira acesa. Além dos circuitos de vapor, o navio possuía circuitos de esgoto, alagamento e ventilação, de esfriamento dos paioes de munições, de água doce (fria e quente) e d'ar comprimido. Tinha tam-

bém diversos planos para auxiliar procedimentos, manobras e funcionamento de equipamentos. Destacamos os planos de divisões internas, do serviço do carvão, dos aparelhos de fundear, de iluminação e de circuitos electricos, para expulsão das cinzas e o trajecto das munições para serviço do fogo.

O navio possuía ainda uma caixa separadora d'água do porão (consciência ambiental com 90 anos de antecedência!...) e dois vaporizadores-destiladores com uma produção diária de água de 10 ton. A água produzida destinava-se à alimentação das caldeiras e "também" para a aguada. A capacidade de armazenamento de água doce era de 40 ton em 2 tanques e 83 ton nos duplo-fundos.

Nas frigoríficas (27) e paióis tinha mantimentos para 45 dias. No porão de vante eram armazenados cerca de 6800 litros de vinho em 80 barris, 50 litros de aguardente em 10 barris, além de 5 barris de azeite e 5 de vinagre.

Para as 450 praças os mantimentos em paiol eram: 30 barris de carne salgada, 30 latas de atum, 720 kg de bacalhau, 8000 kg de bolacha arrumadas em caixas, 550 kg de café, 620 kg de arroz, 600 kg de açúcar, 600 kg de macarrão.

O combustível para os fogões das cozinhas era a lenha, sendo a capacidade de armazenamento cerca de 1200 steres (28).

ALOJAMENTOS

Já fizemos uma breve referência ao arranjo de

interiores e divisões internas, mas da transcrição da notícia publicada no Diário de Notícias de 18 de Julho de 1899, transparece melhor a filosofia seguida na altura em relação aos padrões de habitabilidade, o que aliás chegou a ser criticado e noticiado em alguns jornais:

... As accommodações são distribuidas para uma lotação de 405 pessoas, compreendendo um almirante e o seu estado maior, commandante, officiaes, aspirantes e 313 praças, entre serviçaes, artilheiros, torpedeiros, fogueiros e gente de manobra (29).

Sob o tombadilho ficam os alojamentos do almirante, commandante, chefe do estado maior e immediato, na coberta a re, os dos officiaes; a meio comprimento do navio os dos officiaes inferiores; e a vante sob o castelo a marinhagem.

O almirante tem um camarote, casa de banho, salão de trabalho, casa de jantar e despensa especial; o commandante um grande camarote, casa de banho e mais

serviço; o chefe do estado maior e o imediato teem o camarote sob o tombadilho e a casa de banho na coberta.

Ha ainda camarotes para os officiaes combatentes e mais 6 para medico, commissario, 1º engenheiro e tres 2os engenheiros.

Os machinistas de 3º classe teem tres camarotes, com dois beliches cada um e os aspirantes de marinha e machinistas dois alojamentos cada um com seis beliches.

Para os officiaes ha duas casas de banho e uma para os aspirantes; uma grande camara para os officiaes, com 9x6 metros e outra para os aspirantes, onde comem e trabalham.

Para o estado menor ha um camarote para o mestre e 8 com 4 beliches cada um, duas casas de banho e despensa.

A enfermaria e espaçosa.

A marinagem tem tambem casa de banho, sob o castello, e na coberta ha outra para os fogueiros...

APPARELHO E EMBARCAÇÕES

... O aparelho consta de dois mastros reaes (30), de aço, e ligeiros mastareus de madeira (altura total de 23,5 m). Cada mastro tem uma verga de signaes e duas gaweas de combate.

Caranguejas com latinos e uma vela de proa completam o aparelho e o velame.

As embarcações são 8 ...

Não consta que o navio alguma vez tivesse navegado à vela, mas não deixa de ser curioso notar a existência de um paiol do velame. Atravemo-nos a admitir que este compartimento seria o tão famoso "paiol do vento", que ainda hoje se julga existir em alguns navios à vela...

TORRE DE COMMANDO

Desta forma não era necessária autorização para entrar na ponte, mas sim na torre!... que também ficava no castello, da proa...

... A chapa d'aço que fórma a torre de commando, que está collocada no castello da proa, tem 4 pollegadas de espessura... dentro d'essa torre estão instalados os telegraphos da machina, a roda do leme a vapor, numerosos tubos para transmissão de ordens e os aparelhos para a pontaria dos tubos para os torpedos.

O leme tem mais tres rodas, duas a vapor installadas na ponte de vante e sob o convez protegido e uma de mão, na tolda, e a re, proximo do tombadilho.

A redundância em equipamentos vitais, apesar deste conceito não se encontrar expresso, era já uma realidade.

QUALIDADES NÁUTICAS

No início de Setembro de 1899, o cruzador largou para provas e adestramento da guarnição. Em Outubro, depois de corrigidas algumas anomalias, as experiências



A navegar a velocidade reduzida. A guarnição está concentrada no castello e no tombadilho. São bem visíveis a ponte de comando e os mastros militares com as suas gaweas.

foram concluídas. Então, o seu primeiro Comandante, o CMG Guilherme Capello, elaborou um relatório, de que destacamos as referências sobre as qualidades náuticas e capacidade de manobra, ... Para um navio de rápida marcha e com grande comprimento, não seria para admirar que, com vaga de proa, desse algumas caturradas,... levantava-se suavemente e não se sentia choque nem estremecimento quando caia na vaga.

Quanto a balanço de banda, com ondulação larga de través, ainda que pouco cavada, não tomou inclinação superior a 20º em amplitude total, levantando-se vagarosamente e sem sacudir a mastreação...

O navio girava com muita facilidade... a inclinação do navio com o leme todo carregado e à velocidade de 15 nós, não excedia 3º. Governava muito bem, mas era preciso não o endoidecer carregando demasiadamente o leme. Com velocidade superior a 8 nós, bastavam 3 ou 4 graus para um ou outro bordo para se conservar no caminho.... Andando a ré governava mal, precisando de ângulos de leme de 10 a 25 graus ... A 17 ou 18 nós a trepidação era maxima, incomodando muito mais que a produzida a 20 ou 22 nós....as máquinas principais funcionaram sempre muito docemente, sem pancadas e não aquecendo chumaceira alguma, mesmo a 15 nós...

APRESENTAÇÃO DO NAVIO A SUAS MAGESTADES

No dia 17 de Janeiro de 1900, pelas duas e meia da tarde (32) embarcaram no Arsenal de Marinha, na galeota real, os regios visitantes, acompanhados da sua comitiva. Nessa ocasião, e ao signal do navio chefe, todos os navios armados da divisão de reserva embandeiraram nos topes e salvaram com 21 tiros subindo as guarnições ás vergas para os vivas.

El-rei e a rainha foram recebidos a bordo do cruzador pelo commandante, immediato e mais officialidade ... Em seguida suas magestades e comitiva visitaram o belo cruzador, tocando durante essa visita a bando do corpo de marinheiros varias peças do seu reportorio.

Terminada a visita seguiu-se um exercicio de combate simulando a defesa contra um ataque de torpedeiros, rompendo o fogo a artilharia de tiro rapido das gaweas, seguindo a artilharia ligeira da bateria de bombordo.

Simulando-se n'esta occasião que se avistara um cruzador a grande distância pelo mesmo bordo, foi alvejado pelas peças de 15 cm e logo após pela bateria de 12 cm que pozeram o navio inimigo fora de combate, repellindo o ataque dos torpedeiros.

O exercicio terminou por sua magestade a rainha disparar simultaneamente 4 peças de 12 cm com a chave de fogo d'um circuito electrico...

Eram 4 horas quando suas magestades se retiraram, sendo á sahida offerecido a sua magestade a rainha, pelo commandante, um lindo ramo de flôres naturaes...

A imprensa, que tinha acompanhado a "infância" do navio, deu grande ênfase às (inevitáveis) anomalias surgidas, umas derivadas de deficiências de projecto, outras da adaptação do pessoal. Em Fevereiro de 1900, após a conclusão de fabricos, ainda no âmbito de correções de defeitos iniciais, voltou a sair para o mar. Assim, as "esperadas" notícias sobre este período de navegação surgiram logo no dia seguinte à chegada: ... O "D.Carlos" deu nas experiências excelente resultado. A ventilação na casa das machinas auxiliares onde a temperatura era elevadissima antes dos trabalhos feitos pelo arsenal (atingia 60º C), segundo as indicações da casa Armstrong, faz-se actualmente com facilidade, apresentando-se o pessoal perfeitamente (33)...

O engenheiro Croneau ... que seguiu no "D.Carlos", traz do navio as melhores impressões, classificando-o de primeira ordem no seu genero.

Esta foi a última navegação do Comandante Guilherme Capello, que foi exonerado do comando por motivo de doença. 

J. L. Garcia Belo
CTEN EMQ

F. David e Silva
CMG EMQ

(Conclusão no próximo número) 

Notas:

- (1) Obra do Marquês de Pombal, concretizada em 1764, no dizer de Júlio de Castilho "... um dos instrumentos mais eficazes que teve o grande pensador para amalgamar as classes."
- (2) Oliveira Marques, na sua *História de Portugal*. A cronologia parece, no entanto, não ser inteiramente pacífica. Jorge Custódio, em *A Máquina a Vapor* de Soure, edição Fundação Belmiro de Azevedo, Porto (1998) dá, no entanto, a questão como ... praticamente resolvida (em 1994) com a publicação de um estudo sobre Lisboa industrial integrado na obra coordenada por Irlsalva Moita..., que considera coevas as primeiras aplicações marítima e terrestre da máquina a vapor em Portugal. Factos indisputáveis são a chegada do vapor em aplicação marítima a bordo do "Conde de Palmella" (navio de transporte fluvial) em 1820 e a sua introdução na Armada Real, no vapor "Jorge IV" (depois "Napier") em 1834.
- (3) Que se reamava após o conflito com os EUA em Cuba e nas Filipinas (1898).
- (4) Apesar de tudo, as despesas da época com a Defesa representavam cerca de 20% das despesas do Estado, sendo as da Marinha cerca de metade das do Exército.
- (5) Este valor só virá a ser ultrapassado nos anos imediatos à IIª guerra mundial quando, apesar da feroz oposição do então ministro da Defesa Santos Costa, é concretizada a cedência das fragatas "Diogo Gomes" e "Nuno Tristão" pela Inglaterra e construídas, no Arsenal do Alfeite, seis lanchas de fiscalização (classe "Azevia").
- (6) Croneau trouxe consigo para Lisboa, em 1896, uma equipa de 4 elementos: um desenhador e 3 contramestres.
- (7) O Amélia III, lançado à água em 1898, referido como o mais elegante dos 4 iates reais com o nome da rainha consorte. Nele o rei D. Carlos realizou as campanhas oceanográficas de 1899, 1900 e 1901. Curiosamente, foi no ano da chegada do cruzador de que foi patrono que o rei "bateu o recorde" de profundidade de arrasto científico de todas as suas expedições: 1856 m, ao largo do Espichel.
- (8) Entre as quais a corveta-couraçada "Vasco da Gama",

- um caso de invulgar longevidade: entrou ao serviço em 1876 e foi abatida exactamente 60 anos depois!
- (9) Faça-se justiça ao Dr. Jacinto Cândido da Silva, patrono do programa parcialmente concretizado nos novos navios construídos no final do século XIX e que incluiu ainda a modernização da corveta-couraçada "Vasco da Gama".
- (10) Numa conferência realizada no CMN, então um fórum de discussão muito activo, o 1º Ten Pereira do Valle, oficial que tinha acompanhado a construção dizia: ... levantou-se uma campanha contra, começando logo no dia em que elle entrou no Tejo, quando mesmo ainda nada se sabia nem dizia a seu respeito. Essa campanha é inteiramente errada e injusta: errada porque se não baseia em factos verdadeiros.... e apela para a Imprensa pedindo-lhe que levante opinião publica, não consentindo que qualquer ignorante escreva assumptos technicos que desconhece ...
- (11) Apesar de na imprensa da época se ter referido a política dos cruzadores, o "D. Carlos I" foi realmente o único cruzador que arvorou o pavilhão nacional. A ilusão dos cruzadores vai ser ephemera, escreveu-se em 1909. Estavam certos.
- (12) Durante muitos anos as cinzas foram atiradas ao mar sem qualquer cuidado, mas nos finais do século em Inglaterra foi introduzida legislação que proibia a sua descarga nos portos. Em termos operacionais a descarga das cinzas era também uma limitação grave - podemos dizer que os navios deixavam "rasto" - pelo que não seria difícil a sua detecção...
- (13) Em Lisboa, data de 1878 a primeira iluminação eléctrica pública, mas a electricidade ainda não chegava às residências, razão pela qual o navio ter iluminação eléctrica era um luxo de que poucos usufruíam ...
- (14) Estes projectores cujo sector iluminado era todo o horizonte eram então considerados auxiliares do armamento.
- (15) Caderno de Armamento, Direcção das Construções Navaes.
- (16) Os navios da Armada começaram a ser pintados de cinzento em 1906.
- (17) Em Julho de 1917, quando se discutia

- a recuperação do navio, o seu Comandante escrevia em nota: ... para combate a sua principal defeza é a velocidade maxima.
- (18) Uma crítica efectuada foi a falta de uma cinta couraçada, ... que o tornaria protegido verticalmente e faria com que os projecteis explodissem antes de chegar ao convez.
- (19) Na altura foi afirmado: o cruzador "D. Carlos I" está poderosamente armado, mas mal municiado... problema que também se dizia poder ser resolvido em 7 dias...
- (20) Os motores eléctricos ainda não eram utilizados nestes sistemas (nesta altura efectuavam-se experiências com electricidade a bordo de navios da Royal Navy).
- (21) A dotação era de 10 torpedos Whitehead de 50 kg de carga, modelo de 1896 (4,52 m comprimento, 323 kg).
- (22) A aplicação de caldeiras aquitubulares do tipo Yarrow nas marinhas de guerra tinha-se limitado a navios de pequena tonelagem, caso dos torpedeiros. Em navios maiores, tinham apenas sido empregues em três cruzadores de 3600 tons, construídos para a marinha holandesa: o Holland, o Zeeland e o Friesland.
- (23) Nas fragatas da classe "Almirante Pereira da Silva", os nossos últimos navios a vapor, a potência da instalação propulsora era de 20000 hp, sendo o vapor produzido em duas caldeiras (vapor sobreaquecido).
- (24) João de Sousa Duarte, 1ª EMQ (1940)
- (25) Máquina alternativa de dupla expansão.
- (26) O sistema de produção de energia.
- (27) O fluido frigorigéneo era CO2.
- (28) 1 stère = 400 kg.
- (29) A guarnição foi quase sempre em número muito superior a estes quantitativos.
- (30) Com o desaparecimento das velas passaram a designar-se mastros militares.
- (31) Transcrição do livro *Três Séculos no Mar*, nº 29, Cte Marques Esparteiro.
- (32) O navio encontrava-se amarrado à bóia. Transcrição parcial da notícia publicada no *Diário de Notícias* de 18 de Janeiro.
- (33) Transcrição parcial da notícia publicada na edição de 9 de Fevereiro de 1900 do *Diário de Notícias*.

Entrega do Espólio do Comandante Sousa Mendes

● Foi com imenso pesar que se tomou conhecimento do falecimento do Comandante José Agostinho Teles de Sousa Mendes, colaborador entusiasta e dedicado da Revista da Armada, para a qual contribuiu, com grande assiduidade, com mais de sessenta artigos publicados no período entre Abril de 1979 e Novembro de 1986.

Tendo-se dedicado também à pesquisa e investigação de temas de História Marítima, publicados para além da R. A., nos "Anais do Clube Militar Naval" e em diversos órgãos de informação escrita, "Diário de Notícias", "Correio dos Açores", "Combatente", "Folha de Tondela", etc., colaborou em cinco artigos no livro "A Nau de Pedra", editado em 1988 pela R. A. e escreveu ainda dois artigos para a Revista "Navigator" da Marinha de Guerra do Brasil. Por último, saliente-se a obra "Setenta e Cinco Anos no Mar" (em 10 volumes) à qual se dedicou inteiramente.

Esta obra vem citada, sob o título "*Bibliographie Internationale d'Histoire Militaire*" no Tomo 15/94 da publicação anual do "Comité Internationale des Sciences Historiques", com sede em Berna.

Em 30 de Junho último a Exm^a. Senhora D. Maria Eduarda Cardoso de Mello Sousa Mendes, viúva do Comandante Sousa Mendes, acompanhada pelo seu filho mais velho, Sr. Dr. Paulo Manuel Mello de Sousa Mendes, bem como por alguns netos e demais familiares, deslocou-se à Comissão Cultural da Marinha a



fim de fazer entrega de um valioso conjunto de documentação relacionada com os trabalhos de investigação produzidos pelo seu falecido marido para assim ficar à guarda da Marinha que ele tanto amou e devotamente serviu ao longo de mais de meio século.

Esse conjunto documental incluía uma pasta contendo textos da obra "Setenta e Cinco Anos no Mar", uma pasta reunindo apontamentos, fotografias e gravuras fotocopiadas relativas ao opúsculo "Âncoras de Cristóvão Colombo", e ainda provas diversas para a obra, em preparação, "Retalhos Históricos", sendo uma a prova de revisão final do autor.

Depois de agradecer, muito sensibilizado, em nome da Marinha, a gentileza da iniciativa da Exm^a. Família do Comandante Sousa Mendes, o Presidente da Comissão Cultural da Marinha, Contra-Almirante Luís Joel Pascoal enalteceu a figura e obras desse tão prestigiado e incansável investigador, perante cuja memória uma vez mais comovidamente se inclinava, e anunciou que estava já programada, pelas Edições Culturais da Marinha, a publicação das seguintes obras, a título póstumo:

- "Retalhos Históricos", a imprimir no Instituto Hidrográfico;
- "Setenta e Cinco Anos no Mar - Volume X", de impressão a realizar no Centro Naval de Ensino à Distância (CNED);
- "Âncoras de Cristóvão Colombo", de impressão a cargo também do CNED.

(Colaboração da Comissão Cultural da Marinha)

Oferta Euro 2000

Resposta pronta às necessidades de investimento da sua Empresa



A Caixa Geral de Depósitos criou a Oferta Euro 2000, um produto financeiro inovador para apoiar as Empresas e empresários na resposta imediata às suas necessidades de investimento. Abrangendo todos os segmentos de empresas e empresários, esta Oferta coloca ao dispor da sua empresa os instrumentos financeiros necessários para o apoio aos processos de mudança que advêm com a entrada do Euro e do problema informático do ano 2000.

 Caixa Geral de Depósitos

CAIXA **Empresas**

O seu bom negócio

PRÉMIO “DEFESA NACIONAL E AMBIENTE”

● A directiva conjunta do CEMGFA e CEM's 1/89 de 4 de Janeiro, “Política de Ambiente no âmbito das Forças Armadas em Tempo de Paz”, foi um dos primeiros passos dados pelas FA em matéria de defesa do ambiente, de acordo com a Lei de Bases do Ambiente, nº 11/87 de 7 de Abril.

Na sequência dessa directiva, surge o prémio “Defesa Nacional e Ambiente”, instituído por despacho conjunto dos Ministérios da Defesa Nacional (MDN) e do Ambiente e Recursos Naturais (MARN), em Julho de 1993. O prémio é atribuído anualmente como galardão à unidade, órgão, estabelecimento ou elemento das Forças Armadas que melhor contributo tenha prestado em prol da preservação da qualidade do ambiente em Portugal, em especial, através da salvaguarda dos recursos naturais, na perspectiva dos princípios da defesa nacional.

A apreciação das candidaturas pelos ramos das Forças Armadas, cabe a um júri presidido por um elemento da Direcção Geral de Infra-Estruturas (DGIE) do MDN e constituído por elementos da Estrutura Coordenadora de Assuntos Ambientais (que compreende representantes dos Ramos), do MDN, do MARN e um representante das associações ambientalistas.

No passado dia 6 de Julho decorreu no Salão Nobre do Ministério da Defesa Nacional, a cerimónia de entrega do diploma de 1996 atribuído ao Campo Militar de Santa Margarida (Exército), e o prémio e diploma referente a 1997 à Direcção de Infra-Estruturas (Marinha).

A cerimónia contou com a presença do Ministro da Defesa Nacional, Dr. Jaime Gama e da Ministra do Ambiente, Dr.ª Elisa Ferreira, entre outros convidados, que fizeram a entrega dos respectivos diplomas e prémios aos representantes do Exército e Marinha, respectivamente, Major General Jorge Manuel Silvério, Comandante do Campo Militar de St.ª Margarida (CMSM) e CALM Aniceto Pinto, Director de Infra-Estruturas da Marinha.

Premiou-se o CMSM pelas suas acções desenvolvidas no âmbito da Recuperação e Conservação Ambiental designadamente florestação de vastas áreas com plantas autóctones, bem como um programa de protecção e fixação de espécies animais, captação de águas para consumo, tratamento de águas residuais,



aplicação de sistema de recolha selectiva de resíduos sólidos e ainda prevenção e combate de incêndios florestais.

O prémio e diploma atribuído à Direcção de Infra-Estruturas da Marinha deveu-se à acção “Participação da Marinha na despoluição do rio Tejo”, que constou de um estudo e desenvolvimento de um projecto para a concepção e construção de uma rede de esgotos residuais (domésticos e industriais), com vista ao tratamento adequado. Este projecto apresenta-se inovador a nível nacional, permitindo também recolher os produtos residuais de navios da Armada quando no final das suas missões atracam na Base Naval de Lisboa, conduzindo-os para centrais de tratamento, evitando-se o seu lançamento directo para as águas da Bacia do Tejo.

No final da cerimónia foi servido um porto de honra a todos os presentes.

PRÉMIOS JÁ ATRIBUÍDOS À MARINHA

- Prémio de 1993: “Combate ao surto de azola no rio Guadiana”.
- Prémio de 1994: “Instalação de um sistema de tratamento de águas oleosas nos porões das fragatas da classe “Comandante João Belo”.
- Prémio de 1997: “Despoluição do Rio Tejo – Ligação da rede de esgotos do Alfeite a ETARs da Câmara Municipal de Almada”.

Em 1995 e 1996, a Marinha não apresentou candidatura.

50º ANIVERSÁRIO DA NATO E ASSINATURA DO NOVO ACORDO DO QUARTEL-GENERAL DA NATO

● Realizou-se no passado dia 26 de Julho no Quartel-General da NATO em Oeiras (CINCIBERLANT), uma cerimónia comemorativa do 50º Aniversário do Tratado do Atlântico Norte, bem como a assinatura oficial do novo acordo entre Portugal e o Comando Supremo da NATO para o Atlântico (SACLANT), respeitante ao Quartel-General da Aliança em Oeiras.

Esta cerimónia foi presidida pelo CEMGFA, General Espírito Santo, e contou com a presença do Comandante Supremo para o Atlântico - SACLANT, Almirante Harold Gehman da Marinha dos Estados Unidos, entre outras altas individualidades militares e civis.



O programa da cerimónia iniciou-se com a chegada do convidado de honra, General Espírito Santo, ao qual lhe foram prestadas honras militares.

Seguiu-se um discurso do Comandante-Chefe da Área Ibero Atlântica, VALM Reis Rodrigues e assinatura do novo acordo entre Portugal e o SACLANT.

Após os discursos do SACLANT e do CEMGFA, o General Espírito Santo condecorou o Almirante Harold Gehman, seguindo-se o descerramento de um monumento comemorativo do 50º

aniversário da NATO por estas mesmas individualidades. A cerimónia terminou com uma recepção na Messe de Oficiais.

CONGRESSO "PORTUGAL-BRASIL ANO 2000"

● Destinado a comemorar o marco dos 500 anos da Viagem de Pedro Álvares Cabral e o "achamento" do Brasil, o Congresso "Portugal-Brasil Ano 2000", aproveita a efeméride para proporcionar uma maior reflexão conjunta em vários planos de interesse mútuo com vista a aumentar a dinâmica da discussão e a circulação das ideias entre os dois países.

O Congresso, no seu conjunto, engloba oito sessões sobre outros tantos temas, quatro dos quais ainda tratados este ano e os restantes, em 2000, decorrendo os trabalhos em cidades diferentes de ambos os países.

O início desta actividade cultural teve lugar, em Lisboa, com a sessão sobre o tema "Geografia" estando o encerramento previsto para a Baía, em Setembro de 2000, com o tema "História".

Coordenada em Portugal pelo Presidente da Academia de Marinha, que foi a instituição encarregada de a organizar, aquela primeira sessão teve lugar de 16 a 18 de Junho, no Centro Cultural de Belém, tendo o Almirante Rogério d'Oliveira, usado da palavra nas cerimónias de abertura e encerramento.

Os trabalhos estiveram divididos em quatro secções: 1. O Atlântico



no Mundo Global e a Identidade Luso-Afro-Americana; 2. Recursos do Espaço Marítimo Médio-Atlântico; 3. A ocupação humana e as suas consequências geo-sócio-económicas; 4. Política Atlântica para o Séc. XXI. Cada uma das secções teve um coordenador brasileiro e um português, este último, membro da Academia

de Marinha (Alm. António Sousa Leitão, Eng^o José Gonçalves Viana, Prof.^a Doutora Raquel Soeiro de Brito, Prof. Doutor Adriano Alves Moreira).

Apresentaram trabalhos cerca de vinte oradores portugueses e dezasseis brasileiros pertencentes a universidades e instituições culturais, os quais puderam assim confraternizar e trocar ideias entre si e com os participantes mais interessados.

A Marinha apoiou logisticamente diversos aspectos de toda a actividade desenvolvida.

A Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses (CNCDP) constitui o organismo nacional de cúpula que, em Portugal, patrocina todas as actividades do Congresso, embora o responsável directo seja o Comissário Nacional na pessoa do Prof. Doutor Ernani Lopes.

Oportunamente serão publicadas todas as comunicações apresentadas, bem como as conclusões, que foram aprovadas em reunião plenária sob a coordenação do membro da Academia de Marinha, CMG ECN Bernardino Cadete.

Como nota curiosa registre-se o facto de, durante o almoço do dia 17 de Junho, se ter lembrado aos participantes que nesse mesmo dia passava o 77º aniversário da amargem do hidroavião de Sacadura Cabral e Gago Coutinho na baía do Guanabara, assim se completando, em 1922, a 1ª Viagem Aérea de Lisboa ao Rio de Janeiro, o que mereceu da parte de todos os presentes uma prolongada salva de palmas.

(Colaboração da Academia de Marinha)



INSTITUTO SUPERIOR NAVAL DE GUERRA CURSO MONOGRÁFICO DE OPERAÇÕES ANFÍBIAS

● No âmbito da sua missão de promover a preparação complementar dos Oficiais no campo doutrinário e técnico, levou a cabo o ISNG no período de 6 a 16 de Abril, um curso Monográfico de Operações Anfíbias.

Este curso teve por objectivo proporcionar aos Oficiais conhecimentos sobre operações anfíbias por forma a habilitá-los a participar no planeamento e execução deste tipo de operações. Foi frequentado por 13 Oficiais, um dos quais da Força Aérea.

O curso teve lugar no Centro de Instrução

de Tática Naval e contou com conferencistas do Instituto de Altos Estudos Militares, do Instituto de Altos Estudos da Força Aérea para além do contributo de Oficiais do Comando Naval, do Comando do Corpo de Fuzileiros e do Centro de Instrução de Tática Naval.

Após o planeamento de uma operação anfíbia, pelos Oficiais em curso, este culminou com a apresentação e discussão, em chão tático, das acções estudadas.



ASSOCIAÇÃO DOS MAQUINISTAS NAVAIS



● Na continuidade do ciclo de palestras, realizou-se no passado dia 9 de Abril no Salão da sede do Clube do Sargento da Armada, gentilmente cedido para o efeito, mais uma palestra técnica, desta vez, subordinada ao tema "Fracturas de Veios de Manivelas de Motores", proferida pelo CMG EMQ Miguel Nunes dos Santos, assunto que motivou a assistência contando com o elevado interesse de todos os presentes.

MARINHA PORTUGUESA ASSINOU PROTOCOLO COM O INESC

● No passado dia 22 de Abril, foi assinado, na biblioteca da Direcção de Análise e Métodos de Apoio à Gestão (DAMAG), pelo Professor Doutor José Tribolet (Presidente do Instituto de Engenharia de Sistemas de Computadores – INESC) e pelo Contra-Almirante Ribeiro Ferreira (Director da DAMAG), a renovação do programa de actividades conjuntas para 1999.

Esta renovação surge na sequência de um protocolo de colaboração, celebrado em 25 de Março de 1997 pela Marinha – DAMAG e pelo INESC, que estabeleceu e definiu as acções específicas através de um programa de actividades anual, cujo conteúdo tem sido revisto, ajustado e alterado nos anos seguintes.

Em 1997 e 1998 tiveram lugar projectos específicos na área da Engenharia de Software, sendo os responsáveis pela definição e condução das actividades subjacentes a este protocolo, o Grupo Engenharia de Software do INESC/Lisboa (GESL), por parte do INESC, e a DAMAG, por parte da Marinha Portuguesa. Dentro dessas actividades salientam-se as seguintes:

- O levantamento (reverse-engineering) do modelo de dados e documentação do Sistema Integrado de Informação do Pessoal (SIIP) utilizando o Sistema de Apoio à Manutenção e Reengenharia de Informação (SAMARITAN) desenvolvido no INESC num esforço conjunto do Centro de Reengenharia e do GESL;
- A gestão quantitativa do processo de software, relevando a análise de complexidade do SIIP e subsequente desenvolvimento, calibração e validação de um modelo de estimação do esforço envolvido em actividades de evolução de software;
- A implementação de um programa de controlo da evolução dos sistemas mantidos pela DAMAG, utilizando um

protótipo designado por SoftTrack, desenvolvido no âmbito deste protocolo, recorrendo a novas tecnologias.

Para este ano estão previstas actividades em áreas totalmente distintas como são o Controlo do Processo de Desenvolvimento de Software e os Sistemas de Apoio à Decisão. Relativamente à primeira área, mantêm-se as equipas anteriormente referidas, DAMAG e GESL, com o objectivo de implementar um mecanismo de gestão de configurações das aplicações produzidas e, ao fim ao cabo, explorar as potencialidades do protótipo desenvolvido (SoftTrack). No que diz respeito à segunda área, esta irá envolver uma nova equipa da Marinha, mais especificamente do Centro de Instrução Tática Naval (CITAN), com o objectivo de desenvolver um sistema de apoio à decisão, para navios, em situação de combate. Este projecto está designado como SINGRAR (Sistema Integrado para a Gestão de Prioridades de Reparação e Afectação e Recursos).

Ainda no âmbito deste protocolo foram publicados alguns artigos em revistas da especialidade e realizadas comunicações em conferências nacionais e internacionais, destacando-se a comunicação subordinada ao tema “Controlling the Evolution of Legacy Systems: Defect Report and Tracking Using Internet Technology”, apresentada na “6th European Conference on Software Quality” em Viena, Áustria, e que recebeu o prémio “János Szentes Award” atribuído à melhor comunicação da conferência.

Para além dos trabalhos atrás descritos, espera-se vir a fortalecer os canais formais e informais e fomentar o conhecimento mútuo da realidade e valências de cada uma das instituições no domínio das tecnologias de informação e comunicação, por forma a delinear os contornos de projectos mútuos mais ambiciosos a desenvolver futuramente.



ENTREGA DE COMANDO DA FRAGATA “D. FERNANDO II E GLÓRIA”

● No passado dia 16 de Julho realizou-se a bordo da fragata “D. Fernando II e Glória” a cerimónia de entrega de comando do navio, presidida pelo CMG Martins e Silva, Director do Museu de Marinha, em representação do Almirante CEMA. Estiveram presentes o Almirante Andrade e Silva, Presidente da Comissão Mista para a recuperação do navio, o VALM Castanho Paes, Superintendente do Serviço do Pessoal, o CALM Joel de Azevedo Pascoal, Presidente da Comissão Cultural da Marinha, o CALM Rodrigues Baptista, Superintendente dos Serviços Financeiros, CMG Rodrigues Portero, Capitão do Porto de Lisboa, bem como diversos convidados, representantes da Academia de Marinha, Museu de Marinha, Aquário Vasco da Gama, Planetário Calouste Gulbenkian e da Revista da Armada. Após a leitura da respectiva portaria, na presença da guarnição do navio, o Comandante cessante CMG Beça Gil e o novo Comandante CMG Grade Richart, usaram da palavra em breves alocuções, após o que foi lido o louvor concedido ao comandante cessante pelo seu grande entusiasmo e dedicação no desempenho das suas funções, donde se salientaram diversos eventos a bordo e a brilhante presença do



Foto de Rinaldo Carvalho

navio na EXPO'98. O CMG Martins e Silva, ao encerrar a cerimónia, recordou que o CMG Beça Gil foi o 70º Comandante da fragata que é, simultaneamente, o navio mais antigo ao serviço e também o mais recente, com o aumento ao efectivo dos navios da Armada, como UAM, em 28 de Abril de 1998.



INFORMAÇÃO TOTTA

CONDIÇÕES EXCEPCIONAIS PARA A MARINHA

Desde há longos anos que o TOTTA mantém um relacionamento privilegiado com a Marinha, tendo vindo, progressivamente, a melhorar e a ampliar as condições oferecidas que, neste momento, se podem considerar verdadeiramente excepcionais. Estas condições são oferecidas ao pessoal militar, militarizado e civil – incluindo os voluntários e contratados, que recebem o ordenado através do TOTTA – e ainda aos reformados, desde que assumam o compromisso de transferir ou depositar as respectivas pensões no BT&A. De seguida apresenta-se um quadro resumido e actual das condições praticadas.

CRÉDITO À HABITAÇÃO

Para aquisição de habitação própria, com garantia hipotecária, em condições excepcionais de taxa de juro, com uma taxa nominal igual a 120% da Lisbor* a 1 mês arredondada para 1/8 de ponto imediatamente superior.

Nas actuais condições e com pagamento de juros ao mês (taxa variável), a taxa a aplicar é 6,125%, beneficiando, ainda, das seguintes condições:

- Redução da comissão de "dossier" para 1/3 do valor normal, ou seja, 10 contos;
- Seguro de vida facultativo;
- Alteração da taxa de juro no decurso do contrato. Quando ocorram alterações na taxa de juro, estas produzirão efeitos a partir do início do período de contagem de juros subsequente.

Estas condições aplicam-se também a empréstimos transferidos de outras instituições.

CRÉDITO AUTOMÁTICO TOTTA ORDENADO

Acesso a uma linha de crédito automático, que permite a antecipação até três meses do ordenado com aplicação de uma taxa de juro reduzida, indexada à Lisbor*.

A taxa a aplicar a este crédito será igual a 172% da Lisbor* a 1 mês, o que, actualmente equivale, após o arredondamento, a 8,625%.

CRÉDITO PESSOAL

Linhas de crédito para diversas finalidades, como sejam despesas de saúde, bens de consumo duradouro, obras, formação profissional, aquisição de equipamento de uso pessoal ou profissional.

São disponibilizadas duas modalidades:

- **Crédito Popular Totta**, com prestação fixa e prazo pré-determinado, com uma taxa fixa durante o período do empréstimo igual a 141,22% da Lisbor* a 6 meses.

Nas actuais condições a taxa a aplicar, após o arredondamento, é de 6,5%.

- **Crédito Económico Totta**, com prestação fixa, escolhida pelo cliente a partir de um mínimo pré-fixado e prazo variável em função das eventuais alterações de taxas.

A taxa de juro aplicável a esta modalidade é igual a 147,66% da Lisbor* a 6 meses.

Nas actuais condições e após o arredondamento, a taxa a aplicar a esta modalidade é de 6,875%.

CARTÕES DE DÉBITO E CRÉDITO

Atribuição do cartão **TottaGold** a todos os Oficiais Generais, Superiores e Subalternos, Sargentos-Mores e Sargentos-Chefes, incluindo os militarizados e civis equiparados, podendo utilizar uma linha de crédito automática de 3.500 contos, no caso dos Oficiais Generais, 3.000 contos, no caso dos Oficiais Superiores e 2.500 contos para os demais. Lembra-se que o cartão **TottaGold** apresenta vantagens substanciais relativamente a qualquer outro cartão emitido em Portugal, nomeadamente quanto aos Seguros que lhe estão associados.

O cartão **TottaGold** é, de facto, o único cartão com um seguro de saúde com um capital de 8.000 contos, total liberdade de escolha da unidade hospitalar, liberdade de recurso ao estrangeiro e coberturas sem limite de idade. Este cartão está isento da primeira anuidade, sendo as seguintes reduzidas, em relação ao habitualmente praticado, para o valor de 2.500 escudos.

No que se refere ao cartão **TottaCard** verifica-se, igualmente, a isenção da primeira anuidade e a redução das seguintes para o valor de 1.250 escudos.

DEPÓSITOS À ORDEM

Remuneração, em condições vantajosas, das contas de depósito à ordem alimentadas a crédito por ordenados e pensões pagos pela Marinha, aplicando-se taxas crescentes às sucessivas parcelas do saldo, com cálculo diário e crédito mensal de juros. Estas contas estão isentas de qualquer despesa de manutenção.

APLICAÇÕES A PRAZO

Disponibilização de uma vasta gama de soluções para aplicações a prazo, nomeadamente de contas com grande flexibilidade, no que se refere a entregas e levantamentos, podendo, inclusivamente, ser movimentadas em qualquer momento (durante 24 horas/dia), através de toda a rede Multibanco. A taxa de juro destas contas varia em função do montante existente na conta na data do vencimento.

Para além dessas vantagens, estas contas, nomeadamente, as contas Totta Super Rendimento e a Conta Rendimento Totta oferecem, ainda, condições excepcionais em caso de levantamento antecipado.

OUTRAS CONDIÇÕES

Serão, ainda, concedidas outras condições excepcionais, nomeadamente:

- Atribuição gratuita de:
 - Livros de Cheques
 - Cartões TOTTA Matic/VISA Electron
- Pagamentos periódicos sem qualquer encargo;
- Redução, para detentores do cartão **TottaGold**, de alguns dos preços constantes do Preçoário do Banco;
- Acesso às condições mais favoráveis que as empresas associadas do BT&A estiverem no momento a praticar, nomeadamente:
 - Leasing Mobiliário
 - Leasing Imobiliário
 - ALD - Aluguer de Longa Duração

* Lisbor - Taxas a que os Bancos estão dispostos a emprestar dinheiro a outros bancos, por prazos entre 1 dia e 1 ano, e que são divulgadas diariamente.

Fev. 1998



BANCO TOTTA & AÇORES

Soc. Anónima • Capital social: 60.000.000.000\$00 • Cons. Reg. Com. de Lisboa, Mat. n.º 1/88.10/11 • Reg. Pes. Colectiva 500766711 • Sede: Rua Áurea, 88 - 1100 Lisboa.

COMEMORAÇÕES DO CENTENÁRIO DO ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES

Decorre este ano o centenário do nascimento do Almirante Sarmiento Rodrigues, um dos portugueses ilustres deste século.

Com uma carreira naval notável e uma vastíssima obra no âmbito da política ultramarina onde foi ministro e governador, foi académico distinto e grande impulsionador da Academia de Marinha, de que foi o primeiro Presidente.

As comemorações deste centenário são organizadas pela Câmara Municipal de Freixo de Espada à Cinta, a Academia Portuguesa de História, a Academia das Ciências e a Marinha.

A Marinha resolveu participar no âmbito destas comemorações, com a designação do Almirante Sarmiento Rodrigues para patrono do curso de cadetes da Escola Naval a incorporar no ano lectivo 1999/2000; organizando a sessão especial de encerramento na Academia de Marinha com a participação do Presidente da República; e patrocinando o lançamento do livro - "Sarmiento Rodrigues - Testemunhas e inéditos" com a coordenação do Prof. Doutor Veríssimo Serrão.

As comemorações iniciaram-se em 19 de Junho em Freixo de Espada à Cinta, sua terra natal, com o descerramento de uma lápide na casa onde nasceu o homenageado, e de um busto, obra do escultor António Duarte adquirido por subscrição pública do povo do concelho.



Foram ainda lançados na mesma data uma medalha da autoria do escultor Manuel Barroco e um livro de notas biográficas do Almirante Sarmiento Rodrigues, para além da abertura de exposições evocativas e temáticas.

As cerimónias continuaram no dia 20 de Junho, com uma missa celebrada por D. António José Rafael, Bispo de Bragança, na Igreja Matriz.

Na sessão solene que se realizou nesta data, presidida pelo Presidente da Assembleia da República foi orador o Professor Doutor Veríssimo Serrão.

Assistiram a estas cerimónias diversas entidades civis e militares, designadamente o General CEMGFA, o Almirante CEMA, o Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa, o Presidente da Academia de Marinha, o Presidente da Comissão Cultural da Marinha e o Comandante da Escola Naval. A Escola Naval fez-se representar por uma deputação de cadetes.

Em Lisboa, realizar-se-ão diversas cerimónias de que se destaca: a **12 de Outubro**, uma sessão solene, na Sociedade de Geografia de Lisboa, sendo orador o Professor Doutor Justino Mendes de Almeida e a **28 de Outubro**, uma sessão solene, na Academia das Ciências de Lisboa, sendo orador o Professor Doutor Ilídio do Amaral.

DIA DA MARINHA NO FUNCHAL

Do conjunto de eventos que no Funchal constituíram as Comemorações do Dia da Marinha e das Forças Armadas organizadas pelo Comando da Zona Marítima da Madeira, sobressai a inauguração na Fortaleza do Pico - construção do século XVII, onde já funcionou a Estação Radionaval e é presentemente o aquartelamento da Marinha na Madeira - de um núcleo museológico que pretende documentar a sua história e inserção no conjunto defensivo da cidade.



Acidente no Navio-Escola "Sagres"

Pelas 0030 horas do dia 28 de Julho quando o Navio-Escola "Sagres" navegava ao largo dos Açores, com mar chão e sem vento, foi necessário proceder-se à manobra de ferrar o pano. Estava o Marinheiro Nuno Marques a trabalhar numa das vergas quando um infeliz acidente provocou a sua queda ao mar, desaparecendo nas águas sem voltar a ser visto.

Apesar das tentativas do navio que manobrou de imediato e lançou botes à água, todos os esforços foram infrutíferos. As buscas continuaram durante três dias por aeronaves da Força Aérea, sem qualquer resultado. Mais uma vez o Atlântico cobrou o seu tributo àqueles que têm a coragem de o defrontar.

O 1º M Nuno Miguel dos Santos Marques nasceu na cidade de Torres Vedras em 1974. Alistou-se na Armada em 1993, pertencendo actualmente aos quadros permanentes da Marinha. Militar com boa aptidão física para o serviço no mar e com uma sólida experiência alicerçada por três comissões de serviço em unidades



navais, duas das quais no Navio-Escola "Sagres", o Marinheiro Nuno Marques era possuidor de um espírito de sã camaradagem que muito contribuía para o excelente ambiente de bordo. Recordado com saudade pelos seus camaradas, respeitado pelos superiores hierárquicos, regista na sua folha de serviços o louvor de um Oficial General da Marinha que a ele se refere nos seguintes termos "... uma disponibilidade e um espírito de sacrifício relevantes, encontraram sempre uma resposta pronta e uma competência insuspeita. Tais atributos, aliados a um comportamento militar e humano intocáveis, granjearam-lhe consideração estima e respeito por todos quantos, de uma forma ou de outra, com ele privaram".

Perante a dor da família do Marinheiro Nuno Marques, a família naval curva-se em respeitosa e sentida homenagem. Não foi a primeira vez, nem será certamente a última, que se continuará a realizar o lamento do genial poeta: "Ó mar salgado quanto do teu sal são lágrimas de Portugal...".

CLUBE DE PRAÇAS DA ARMADA COMEMORAÇÕES DO DIA DA MARINHA

● Em 1978, o Clube Militar Naval (CMN) teve a iniciativa do lançamento de uma medalha comemorativa do Dia da Marinha. Em 1979, juntou-se a esta iniciativa o Clube do Sargento da Armada (CSA) e, em 1983, o Clube de Praças da Armada (CPA), fundado nesse mesmo ano.

Desde 1983 que o CMN, o CSA e o CPA, nas comemorações do Dia da Marinha, além do lançamento da medalha, realizam também outras actividades de âmbito recreativo e desportivo.

Este ano, coube ao C.P.A. a organização das respectivas comemorações:

- No dia 8 de Maio, na sede social, inaugurou-se uma exposição de fotografia intitulada "Adeus Macau" da autoria do nosso associado Joaquim Figueiredo, que decorreu até ao dia 19 de Junho;

- No dia 18 de Maio, procedeu-se à entrega de um exemplar da medalha comemorativa do Dia da Marinha ao Almirante CEMA;

- No dia 20 de Maio, na sede do Clube de Praças da Armada, o Presidente da Direcção procedeu ao lançamento oficial da 21ª edição da medalha comemorativa do Dia da Marinha/1999, que tem por tema "Jorge Álvares – Mais de 4 séculos após a chegada dos Marinheiros a Macau", em conjunto com os representantes do Clube Militar Naval, Clube do Sargento da Armada, Clube Lisnave, "Repórter do Seixal" Semanário Local (Jornalista Maria do Carmo Lopes) e Joaquim Figueiredo, fotógrafo da exposição "Adeus Macau";

- No dia 22 de Maio, nos campos de futebol do CEFA, realizou-se um Torneio Triangular de Futebol de 5, seguido de almoço na sede do Clube de Praças da Armada, com sardinhas e febras assadas (conforme manda a tradição), num franco convívio entre os associados, familiares e amigos dos três Clubes atrás referidos.

A referida medalha poderá ser obtida na sede do Clube de Praças da Armada pelo preço de 1 000\$00 (mil escudos).

CONVÍVIOS

CLUBE ESCOLAMIZADE PASSEIO CULTURAL



● De acordo com o plano de actividades do Clube Escolamizade, realizou-se no passado dia 29 de Maio o Passeio Cultural a Lisboa, tendo sido visitados o Oceanário no Parque das Nações, o Museu da Marinha e o Planetário Calouste Gulbenkian.

Já de regresso, foi ainda visitado o memorial aos militares de Abril, inaugurado em 24 de Abril de 1999 na sempre bonita cidade de Grândola. Nesta visita participaram 138 associados e familiares, sendo de realçar a grande adesão de jovens, o que

por si só nos dá mais alento para continuar a "fazer coisas". O Clube agradece a todos os participantes a grande adesão a esta iniciativa, bem como às Câmaras Municipais de Loulé e Albufeira que gentilmente cederam os transportes.

Quer ainda a Direcção do Clube Escolamizade manifestar todo o apreço ao Oceanário de Lisboa, Museu da Marinha e Planetário Calouste Gulbenkian, pelas facilidades concedidas.

(Colaboração de Mário Martins)

GRUPO DE MARINHEIROS DE FONTE BOA

● Realizou-se no passado dia 4 de Julho, em Ofir, o habitual convívio anual do Grupo de Marinheiros de Fonte Boa.

Estiveram reunidos cerca de 50 pessoas, contando "Escolinhas" e familiares, que em

ambiente de alegria e camaradagem recordaram os anos passados na "Briosa". Foram projectados planos para no próximo ano comemorar o 20º aniversário da fundação deste Grupo.

VILA REAL ENCONTRO DE MARINHEIROS

● O Centro de Lazer, Bem Comer e Conviver foi o palco para o encontro dos marinheiros da escola de 1953/1954, aos quais, por especial deferência dos organizadores, se juntaram outros marinheiros de outros anos.

Estiveram presentes diversos marinheiros da recém criada Associação de Ex-Marinheiros de Trás-os-Montes e Alto Douro.

As cerimónias começaram na Av. Carvalho Araújo, onde se realizou a concentração, após o que se seguiu a deposição de coroas de flores na estátua de Car-

valho Araújo, assim como na Casa de Diogo Cão.

As cerimónias foram abrihantadas pela Banda de Sangüinhado.

Esteve presente o Vereador substituto do Presidente da Câmara, Dr. Pedro Ramos, a quem foram apresentados cumprimentos.

Seguiu-se um apreciável almoço no Centro de Lazer, Bem Comer e Conviver, onde a ementa agradou aos comensais e, de certeza, que não vão esquecer tão cedo esta passagem pela cidade de Vila Real e pelo Centro de Lazer, onde Comer Bem foi o que mais se viu, seguindo-se um alegre convívio.

Casa onde nasceu Diogo Cão.



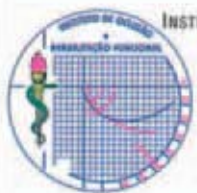
Estátua de Carvalho Araújo.



CDOO
CLÍNICA DENTÁRIA ORTODÔNTICA

**ORTODONTIA FIXA E REMOVÍVEL
DENTISTERIA GERAL - PRÓTESE
AMOVÍVEL E FIXA CERÂMICA
IMPLANTES - BLOCO CIRÚRGICO
COM ANESTESIA GERAL**

AV. COMBATENTES DA GRANDE GUERRA, 130 - 1.º ESQ.
1495 ALGÉS - LISBOA
TELEFS.: (01) 412 37 60/68 • FAX: (01) 410 23 29
olivio.dias@mail.telepac.pt www.cliort.com



INSTITUTO DE OCLUSÃO, ORTODONTIA E REABILITAÇÃO FUNCIONAL
OCLUSÃO E REABILITAÇÃO
ORAL PROTÉTICA

**Ortodontia Fixa e Removível
Dentisteria Geral - Prótese Fixa Cerâmica
Implantes - Bloco Cirúrgico com Anestesia Geral na Sede
Osteopatia
Psicologia Clínica**

AV. DEFENSORES DE CHAVES 73-C — GALERIA
TELF.: 799 51 80 — FAX: 799 51 89
olivio.dias@mail.telepac.pt www.cliort.com

INSTITUTO DE OFTALMOLOGIA DE ALGÉS



**BLOCO CIRÚRGICO
INTERNAMENTO AMBULATÓRIO
CIRURGIA-LASER
ANGIOGRAFIA
ECOGRAFIA
CONSULTAS DIÁRIAS
CAMPOS VISUAIS COMPUTORIZADOS**

Av. Combatentes da G. Guerra, 130, 1º Dto • 1495 Algés • Lisboa
PORTUGAL • Tels.: (01) 410 80 70 / 410 52 52 Fax: 410 23 29
olivio.dias@mail.telepac.pt www.clior.com.

CONVÍVIO

DESTACAMENTO DE FZE'S Nº 3



● Realizou-se no passado dia 8 de Maio o tradicional almoço-convívio do Destacamento de Fuzileiros Especiais N.º 3 que cumpriu a sua comissão

em Moçambique 72/74. Este almoço teve lugar no Salão do Armando em Penalva, onde estiveram presentes 68 pessoas, incluindo familiares.

A.M.A.P. – U.S.A.

● Por ocasião das comemorações do Dia de Portugal e das Comunidades, deslocou-se aos Estados Unidos, no passado dia 13 de Junho, a Fanfarra de Clarins do Corpo de Fuzileiros a convite da Associação de Marinheiros da Armada Portuguesa (A.M.A.P. – U.S.A.) em Newark.

Sendo a sua participação solicitada durante toda a sua estadia para diferentes eventos, há que referir o grande profissionalismo demonstrado por cada elemento, mostrando dessa maneira a honra de pertencer à Brisa Armada.

A actuação da Fanfarra encantou o público presente, quer portugueses, quer americanos e

entidades oficiais. O Mayor de Newark fez questão de galar-doar a Fanfarra com uma proclamação desta cidade pela sua presença no Dia de Portugal.

Estas comemorações, que são da responsabilidade da Fundação Bernardino Coutinho, contaram com a presença do CFR AN Reinaldo Silva e Castro, além de outras entidades oficiais.

Pelo sucesso que foi a presença da Fanfarra do Corpo de Fuzileiros, foi grande a solicitação de toda a comunidade em geral para a sua participação em anos futuros, o que muito dignificaria o nome de Portugal e da Marinha.



GRUPO AMIZADE DE MARINHEIROS DO CONCELHO DE ESPOSENDE

● Realizou-se no passado dia 7 de Agosto o habitual convívio do Grupo Amizade Marinheiros do Concelho de Esposende, organizado este ano pela Freguesia “Palmeira do Faro”.

O programa constou de uma missa em memória dos Marinheiros falecidos que foi celebrada pelo Sr. Capelão Amorim, marinheiro deste Concelho, a que se seguiu um almoço

de confraternização. Estiveram reunidos 75 Marinheiros do activo, reserva e reforma e seus familiares. Estiveram também presentes uma vasta delegação da Associação de Marinheiros de Barcelos, tendo sido planeados intercâmbios entre as duas Associações.

Finalmente, foi nomeada uma nova Comissão para a organização das comemorações do próximo ano.

● Até aos finais dos anos 70, os desportos tradicionais constituíam a principal ocupação de lazer, e o ar livre pouco mais significava do que praia ou campismo. A exemplo do que se já se fazia um pouco por toda a Europa e EUA, numa reacção natural ao stress citadino, por uma natural aproximação da natureza e pela necessidade da confrontação com situações de risco, surge então o Desporto Aventura.



Rapidamente as actividades ao ar livre ganham milhares de adeptos, quer de uma forma individual e espontânea, quer através de organizações e clubes desportivos, por vezes enquadrados em iniciativas oficiais ou de autarquias que logo se aperceberam do seu potencial para a descoberta do interior do nosso País.

A sua prática, no entanto, se pretendemos colher todos os benefícios de uma actividade desportiva e do salutar contacto com a natureza, deverá estar condicionada a três factores:

- o risco
- a credibilidade dos formadores
- o respeito pela natureza

A **vertigem do risco** tem constituído tema obrigatório para os cientistas sociais nos anos 80 e 90, como sublinha o sociólogo francês André Le Breton, «**cada um é levado a uma busca de sentido sobre o significado e o valor da sua existência. E uma das formas de o fazer é, precisamente, testando os seus limites**», mas claro que existem limites, quer para o equipamento, quer para quem os utiliza... A interpretação do factor de risco originou erradamente um conceito comercial que infelizmente tem tido alguma divulgação, e que conduziu ao homem-radical, arquétipo antiquado, tolo, «ramboísta», desconhecedor da natureza, fingindo não sentir o medo, e aceitando todos os desafios que descambam inúmeras vezes em situações trágicas. Em oposição, e numa perspectiva correcta, encontramos então o homem-aventura, que conhece os seus

limites, o valor formativo do medo, respeita a natureza e o material com que lida, não aceitando riscos inúteis.

A **credibilidade dos formadores** coloca-se sobretudo em modalidades que possam envolver um maior risco, apesar de calculado, e que ainda se encontram em evolução, como é o caso do promissor Parapente, onde ainda existem lacunas de legislação para a sua prática e aprendizagem; já o mesmo não se passa com modalidades com reconhecido passado, apoiadas em experientes Federações, como são, entre outras, o caso do Pára-quedismo, Mergulho, Espeleologia, Montanhismo, Canoagem, etc. Outro campo não menos importante consiste na existência de alguns «jeitosos» que intervêm em modalidades de montanha actualmente em voga, sem qualquer tipo de formação, e que têm originado graves acidentes, como foi o recente caso da morte de 21 aventureiros em Interlaken nos Alpes Suíços. Englobam este grupo o Canyoning (Acompanhamento de rios, vencendo todos os desníveis), o Hidrospeed (Descida de rios em trenó ou «banana») e o Rafting (Descida de rios em embarcações de borracha).

A um nível menor, existe ainda quem junte dezenas de pessoas em passeios a pé, onde dificilmente alguém poderá apreciar as formas, as cores, os sons, e os odores dos nossos caminhos, já para não falar da habi-

pos, centrando-se mais numa questão geral de atitude, que deve obstar à transferência de multidões de cidadãos para locais onde se pretendia a evasão, e evitar desequilíbrios ambientais e sociais. Lembremo-nos de que a planta que se está a recolher pode ser rara, que os animais selvagens preferem ser vistos ao longe, e que as Áreas de Paisagem Protegida e Parques Nacionais merecem um tratamento e olhar atentos. No que respeita às pessoas, é necessário ter em conta que se está a lidar com gente com uma escala de tempo e valores diferentes do visitante, devendo-se ouvir com paciência e respeito todas as

suas explicações, e nunca recusando um copo de vinho ou uma fatia de presunto...

Abel Melo e Sousa
CTEN SEG



tual falta de exigência de um «check-up» prévio destes praticantes.

O **respeito pela natureza**, não se traduz somente no habitual lixo que é deixado pelos cam-



MOTOCUBE NAVAL

O **MOTOCUBE NAVAL** é uma associação, com 7 anos de existência, que tem por finalidade a organização de passeios turísticos e eventos culturais, promovendo o convívio entre os seus associados.

O **MOTOCUBE** agradece a todos que com o seu apoio, contribuíram para melhorar e alargar as suas actividades.



Petróleos de Portugal

Petrogal, s.a.



MOTO PONT
EQUIPAMENTO E ACESSÓRIOS PARA MOTOCICLISTAS



SERIGRAFIA E BRINDES, LDA.
Sede: Av. da República, 35 e 35A, Sobreda



motomil / ondamil

Concessionários **BMW** e **HONDA**
(Novas Instalações Parque Industrial do Feijó)



Planeamento da Acção Estratégica Aplicado ao Estado

Para um planeamento de acção estratégica a utilizar pelo Estado, isto é, para o Estado chegar a uma conclusão do para quê, contra quem ou contra quê, e com quê, isto no pressuposto de haver objectivos políticos definidos a ponto de ser possível saber os conteúdos desenvolvidos naqueles “quês”! o autor, Comandante António da Silva Ribeiro, desenvolveu neste livro o método adequado, ao longo de umas duzentas e vinte páginas bem recheadas de sábios conceitos.

Isto pode ocorrer em situações pontuais, isto é, relativas a um problema, que surja por exemplo no quadro de conduta da acção estratégica do Estado, e em relação ao qual seja possível “jogar para ganhar”.

A lógica da arquitectura dos procedimentos fica esquematizada, e ao ler as páginas sem a preocupação de absorver todo o conteúdo, parece ser tudo lógico, quase diríamos simples. Claro que a transplantação isolada de quatro ou cinco linhas pouco diz do conteúdo real; mas não resistimos, até por ser de fácil entendimento, esta passagem:

“Quando os filósofos gregos falaram em acção, pensaram logo na reacção, ou seja, nas contrariedades antepostas à promoção do bem comum da colectividade em resultado de acções militares desencadeadas por contrários. Por isso chamaram “estratégia” à arte de conceber e dirigir o emprego da força militar, tendo em vista vencer as vontades contrárias dotadas de poder”.



Todos nós, mais ou menos obrigatoriamente, nos vimos já envolvidos na dicotomia estratégia/táctica, conceitos que têm evoluído com o tempo, libertando o primeiro do segundo, como irmão mais novo que quer definir-se e diferenciar-se do mais velho. Por outras palavras, estratégia já foi considerada táctica, mas, ao tempo que fomos obrigados, por dever escolar, a estudar o assunto, a estratégia já era “a cabeça que pensa” quando táctica era “o braço que executa”. Não andam fora disto os conceitos de pequena táctica e grande táctica.

Seja como for, hoje, estratégia adquiriu um âmbito imensamente mais abrangente do que a táctica. Esta fica (quase) ao nível das forças, a outra fica ao nível de ... tudo.

Não atinamos exactamente se o actual livro do Comandante Silva Ribeiro deveria ser destinado a fins didácticos, mas cremos que nenhum governante, que desejasse sê-lo a sério, (e não sabemos se haverá ainda espécimes tais), não deveria deixar de ler aquelas páginas todas, muito a sério, e com muita atenção.

Como quer que seja, a R.A. sente-se valorizada com a participação regular dos escritos do Comandante Silva Ribeiro, e este livro não deixará de constar da sua biblioteca.

Sousa Machado
CMG REF



POLICLÍNICA Vale Fetal

Estrada Bela Vista, 107 C
Vale Fetal (Urbanização Nova)

☎ 297 82 70 / 297 65 40

- CONSULTAS MÉDICAS
- MEDICINA DENTÁRIA E PRÓTESES
- ANÁLISES CLÍNICAS
- EXAMES CITOLÓGICOS
- ELECTROCARDIOGRAMAS (ECG)
- ENFERMAGEM
- ACORDO COM ADMA

HORÁRIO DA CLÍNICA

2ª a 6ª	SÁBADOS	DOM. E FERIADOS
7.30 - 13.00	8.00 - 13.00	10.00 - 12.00
15.00 - 22.00	15.00 - 21.00	18.00 - 20.00

ESCUTEIROS MARÍTIMOS



● No dia 23 de Maio foi fundado um Grupo de Escuteiros Marítimos da Associação dos Escuteiros de Portugal na Região do Algarve – Grupo 191. Este projecto teve os primeiros rumos traçados em 1995 com o apoio do Ginásio Clube Naval de Faro no qual o Grupo Marítimo agora se integra.

Como perspectiva de expansão do Escutismo em Faro, a criação do Grupo acresce mais um aos Grupos existentes: 77 – 166 – 174 – 179 – 191.

Com todo o apoio do G.C.N. e da Associação, os rapazes e raparigas de 10 a 12 anos iniciaram Instrução semanal durante quase dois anos e já realizaram diversos acampamentos e desembarques na Ria Formosa.

A grande festa da inauguração realizou-se no dia 23 de Maio, mas o dia oficial da Fundação do Grupo é 20 de Maio de 1999 – Dia da Marinha.

O Compromisso de Honra dos Escuteiros e Escuteiros-Chefes deste Grupo Marítimo que se iniciou apenas com uma Tripulação, realizou-se na zona circundante da Doca no Ginásio Clube Naval e contou com a feliz participação do seu Presidente da Direcção, do Presidente da Direcção Nacional, Escuteiro-Chefe Nacional, do Escuteiro-Chefe Regional do Algarve, de um Oficial em representação do Comandante do Porto de Faro, de um representante do Governador Civil e de vários Grupos do Algarve e do Agrupamento 98 do Corpo Nacional de Escutas, para além dos familiares dos Escuteiros e os sócios que se dignaram assistir ao acto. Com a espectacular extensão de costa que o Algarve tem e as condições de mar existentes e os diversos locais com excelentes capacidades de navegação de albufeiras, rios e rias, vai a Tripulação deste Grupo continuar a acampar, a navegar e a crescer em número de elementos na criação dos Lobitos e Caminheiros, integrando-se no G.C.N. e na cidade de Faro.

Os Escuteiros Marítimos do Grupo 191 gostariam de agradecer a todos os que têm ajudado a pôr este projecto a navegar, em especial lembrando o Fundador do Escutismo, Lord Baden-Powell of Gilwell, Chefe Mundial do Escutismo, conhecido carinhosamente por todos os escuteiros por BP.

JOGUEMOS O BRIDGE

(Problema Nº 14)

Ninguém vuln S joga um contrato agressivo de 6 ♥ após abertura de E em 1 ♠ que recebeu forte apoio do parceiro e talvez por isso arrastou os adversários para o chelem. A verdade é que nem foi dobrado. Como deve S jogar para cumprir este contrato, com a saída natural de W a ♠ 4.

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
—	R	A	R
	D	4	10
	8	3	8
	6		6
	4		
	2		

Oeste (O):

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

Este (E):

♠	♥	♦	♣
A	7	R	A
10		V	V
9		6	7
8			3
6			

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
D	A	10	—
V	V	9	
7	10	2	
2	9		
	5		
	3		

(Solução no próximo número)

SOLUÇÕES

PROBLEMA Nº 13

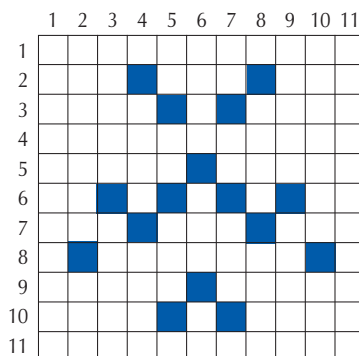
Mais um problema cuja solução na mesa não será nada fácil de encontrar, mas a 4 mãos constituiu certamente um excelente exercício mental para as férias; se o resolveu muitos parabéns. Efectivamente, numa primeira análise verificamos que, para além do ♣ perdente, teremos de dar um ♦, a menos que W possa ser sujeito a um squeeze nos naipes vermelhos, como se verifica no desenvolvimento do carteio que se apresenta:

Corta de ♠ A, vai ao morto com ♠ 2 e joga ♣ cortando de alto; volta ao morto com o ♠ 5 e joga o último ♣ cortando com o trunfo que lhe resta na mão; entretanto W já teve de baldar 3♥ para segurar os ♦; vai ao morto no ♥R e joga o último trunfo para destrunfar e balda um ♦ na mão e cá está W squeezado entre ♥ e ♦, pois se baldar ♥ S fará o 2 e mais 3♦ (3♠ em corte + 3♠ em destrunfo + 3♥ + 3♦), se baldar ♦ faz 6♠ + 2♥ + 4♦. Como vê a técnica do morto invertido foi aqui utilizada para desdobramento dos trunfos, e era sabido que exerceria uma pressão da balda sobre W, técnica de carteio denominada de sequeeze, que constitui mais uma hipótese a explorar na resolução dos contratos.

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

(Problema Nº 310)



HORIZONTAIS: 1 – Relativo à hemoptise. 2 – Eia; cabo cujos extremos estão fixos nos dois garrunchos inferiores das velas redondas (náut); ofereces. 3 – Macaca; tela na confusão. 4 – Qualidade de ovíparo. 5 – Comera à noite; emulação (fig). 6 – Prefixo de negação; outra coisa. 7 – Rio da Suíça; liga; rezo. 8 – Pôr a prumo. 9 – Embebe; levantai. 10 – Preto em francês; arco na confusão. 11 – Relativo ao areómetro ou à areometria.

VERTICAIS: 1 – Proteído cúprico, extraído do sangue dos polvos. 2 –

Converte em novelo; o mesmo que maior. 3 – Costume excêntrico (fig); tinha raiva. 4 – Irra (int); que não tem mistura. 5 – Consoante dobrada; autores; nome próprio masculino. 6 – Soar; o mesmo que pau-ferro; nota musical. 7 – Andava; letra grega (inv); gosta muito. 8 – Escultor francês nascido em Nanci (ap); impulso. 9 – Fantasiar; calculai. 10 – Temperar; heroína francesa (ap). 11 – Relativo à osteologia.

Carmo Pinto
1TEN OTS

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS Nº 309

HORIZONTAIS:

1 – Jacobeia; AC. 2 – Aral; Cacoco. 3 – Can; polo; ur. 4 – Arina; usado. 5 – Tadeia; tras. 6 – Uma; arcai. 7 – Passiva; Eça. 8 – Es; isolaras. 9 – Ag; Rodio. 10 – Pintaroxo. 11 – Canais; olor.

VERTICAIS:

1 – Jacatupes. 2 – Araramas; pa. 3 – Canidas; ain. 4 – Ol; ne; signa. 5 – Pagais; ti. 6 – Eco; arvoras. 7 – Ialu; calor. 8 – Acosta; adro. 9 – Arieriol. 10 – Acuda; caoxo. 11 – Coros; as; or.



Especialidades - Odonto-Pediatria

Protese
Ortodoncia
Endodoncia

- Dra. Mercia Regina Lima Dantas Wu
- Dra. Ana Cristina Ribeiro
- Dr. Roberto Wu Chen San

Rua Carlos Mardel, Nº 40 R/c Esq.
1900 LISBOA
Tel. 840 55 85

HORÁRIO
Segunda a Sexta
Das 10h30 às 13h00
e das 15h00 às 19h00
Sábado
10h30 às 13h00

Medicina Dentária e Prótese Dentária

- Médicos Dentistas Especializados
- Instalações Modernas e Máxima Higiene
- Laboratório de Prótese Dentária Próprio



Acordo com a ADMA

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CFR Luís Miguel de Matos Cortes Picciochi, Comandante do Agrupamento de Navios da Escola Naval, em substituição do CFR Francisco Manuel Saldanha Junceiro ● CFR Francisco Manuel Saldanha Junceiro, Comandante do N.R.P. "Bérrio", em substituição do CFR João José Ferreira Rodrigues Cancela ● CFR Augusto Mourão Ezequiel, Comandante do Agrupamento de Navios Hidrográficos, em substituição do CFR Luís Maria Cabral Leal de Faria ● CFR Fernando Manuel de Macedo Pires da Cunha, Comandante do N.R.P. "Hermenegildo Capelo", em substituição do CFR Fernando Delfim Tavares de Almeida ● CTEN Joaquim Alves Babaroca, Capitão do Porto de Vila Real e Tavira, em substituição do CFR Fernando Manuel de Macedo Pires da Cunha ● CTEN Diogo Alberto Font Xavier da Cunha, Comandante do NE N.R.P. "Polar", em substituição do CTEN Guilherme Adelino Figueiredo Marques Ferreira ● 2TEN Rui Miguel Pinto da Silva, Comandante do N.R.P. "Albatroz", em substituição do 2TEN Ricardo Manuel Nunes dos Santos Arrabaça ● 2TEN Paulo Alexandre Costa Ramos, Comandante do N.R.P. "Águia", em substituição do 2TEN Victor Fernando Plácido da Conceição ● 2TEN Alcino Bernardino Santos, Comandante do N.R.P. "Cisne", em substituição do 2TEN António Jacinto Coelho Gomes ● 2TEN João Marco Figueiredo Antunes Severino Lourenço, Comandante do N.R.P. "Andorinha", em substituição do 2TEN Luís Miguel Escudeiro da Costa Cabral ● 2TEN André Correia Pereira da Silva, Comandante do N.R.P. "Hidra", em substituição do 2TEN Fernando Manuel Oliveira Té Cavaleiro Angelo ● 2TEN Francisco Moisés Soares de Almeida, Comandante do N.R.P. "Açôr", em substituição do 2TEN Jorge Eduardo dos Santos Teles.

RESERVA

● CMG José Luís Pereira de Almeida Viegas ● CMG Carlos Alberto Arrais Custódio ● CMG José Howel Santos Heitor ● CMG Paulo Jorge Rodrigues Grade Richart ● CFR José Maria Albertino ● CFR José Lopes Henriques ● CFR Etelberto Lopes da Costa ● CFR Luís Filipe Lapa ● CTEN António Miguel Loureiro Patrão ● 1TEN Angelo Maria Canhoto Espanhol ● 1TEN José Antunes Brás ● 1TEN Augusto José Lobo Cesário ● SCH António dos Santos Cardoso ● SAJ Joaquim Martins dos Reis ● 1SAR João Figueiredo Oliveira.

REFORMA

● 1TEN RES Francisco do Nascimento Lucas ● 1TEN RES António da Silva Francisco ● SAJ RES António Guerreiro Cosme ● SAJ RES José Maria Rodrigues Ferreira ● 1SAR RES António Fernandes dos Santos Neves ● 1SAR RES João Jacob Serra Vieira ● CAB RES Gabriel José da Silva Cabrita ● CAB RES Manuel José Barros de Oliveira ● CAB RES José Manuel Martins Garrido.

FALECIMENTOS

● CMG REF Raúl Angelo de Pinho e Costa ● 1TEN M REF Alberto Eduardo Ricardo Gonçalves ● 1TEN OT REF Alexandre Moreno Frade ● SAJ M REF António José de Figueiredo ● SAJ A REF Valentim Cardoso Orfão ● SAJ CM REF Manuel Rodrigues ● CAB M REF João Ribeiro Perreira ● CAB M Activo José Cândido Torrão do Souto ● 2GR SC/SEN Rubens Ricardo ● Agente de 2ª Classe Polícia Marítima António Manuel da Palma Valentim.

SAIBAM TODOS

CAPAS DE ENCADERNAÇÃO DA REVISTA DA ARMADA

● Informam-se todos os interessados que já se encontra à venda na nossa Recepção, as capas de encadernação da nossa Revista ao preço unitário de 2.300\$00.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

9. A SECRETÁRIA DO ALMIRANTE CEMA

Após obras de alteração da arquitectura de interiores do Gabinete do Chefe de Estado-Maior da Armada, antigo Gabinete do Ministro da Marinha, no edifício do Ministério, realizadas sobre projectos de Técnicos da Reserva Naval da Direcção de Infraestruturas Navais, em inícios de 1975, foi necessário equipar o Gabinete com peças adequadas à função que nela se desempenhava.

A escolha dessas peças foi feita de acordo com o espírito contemporâneo da arquitectura acabada de executar, tendo sido intenções determinantes a pesquisa e recolha de obras de qualidade que fossem património da Marinha, estivessem ou não no edifício do Ministério, e ainda a aquisição das peças necessárias, em falta, que constituíssem património importante a integrar no espólio da Armada, com dispêndios mínimos em tudo o que fosse perecível.

Todo o trabalho foi acompanhado com grande diálogo pelo então Chefe do Estado-Maior da Armada Almirante Pinheiro de Azevedo, sempre com interesse e rigor na execução, pelo que, além de apreciar as soluções em projecto, se deslocou aos locais onde existiam as peças em questão, nomeadamente alguns antiquários.

A peça de maior interesse adquirida na altura foi uma secretária inglesa da 2ª metade do séc. XVIII (período Chippendale) de mogno, com excelente patine, para duas pessoas, de grandes dimensões (Alt.730mm; Larg.1500mm; Fundo 1200mm), o que a torna rara, com o tampo original recoberto de couro vermelho escuro com ferros a ouro, constituída por dois corpos laterais tendo em cada lado, e em oposição cruzada, quatro gavetas com a característica diminuição da altura no sentido ascendente, com ferragens originais, e uma porta que encerra divisórias horizontais.

A secretária foi apoiada por dois cadeirões de braços, ingleses, de mogno, da mesma época, com o coxim amovível recoberto de couro preto.

Finalizadas as obras de alteração do gabinete, a secretária Chippendale constituiu de facto o elemento mais importante do conjunto sendo além do mais, uma importante peça de mobiliário que passou a fazer parte do património cultural da Marinha.

Gabinete do Almirante CEMA
(Texto de João Andrade, Arquitecto
Sub-Ten ESP RN 48/74-24º-CFORN)

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

9. A SECRETÁRIA DO ALMIRANTE CEMA



Foto de Rui Silva

REVISTA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 325 • ANO XXIX

NOVEMBRO 99 • MENSAL • 240\$00



***A Marinha
em Timor***

Os últimos navios do Império



Pintura do Arquiteto Tâmo Gomes

Lancha Canhoneira "Chuabó"
1898-1903

CARACTERÍSTICAS

Adquirida em 1898
para serviço nos rios em África
Casco de madeira
Deslocamento: 10 toneladas
Armamento: 1 metralhadora de 11 mm

COMISSÕES PRINCIPAIS

Moçambique 1898/1903

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 325 • Ano XXIX

Novembro 1999

Director

CALM EMQ RES

Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CFR REF Jorge Manuel Patrício Gorjão

Redacção

2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção

1SARG T Vitor Manuel Gaspar Lopes

Colaboradores Permanentes

CMG REF Raúl de Sousa Machado

CTEN FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos

CTEN Abel Ivo de Melo e Sousa

1TEN REF Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade

Edifício da Administração

Central de Marinha

Revista da Armada

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@mail.marinha.pt

Fotocomposição, paginação electrónica, fotolito, montagem e produção

Página Ímpar, Lda.

Estrada de Benfica, 317 - 1º F

1500-074 Lisboa

Tiragem média mensal:

6000 exemplares

Preço de venda avulso: 240\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343



A Marinha
em Timor

O NRP "Vasco
da Gama" a caminho
de Timor.

(Foto de Rui Salta)

ANUNCIANTES:

BTA - Banco Totta & Açores; EID - Empresa de Investigação e Desenvolvimento de Electrónica, S.A.; OGFE - Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento; Policlínica Vale Fetal;

SUMÁRIO



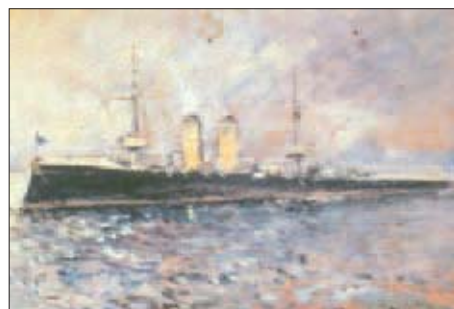
A EUROSONDAGEM, S.A. efectuou um estudo de opinião para saber qual é a imagem que os portugueses têm sobre a Marinha.

5

O Cruzador "D. Carlos I" e "Almirante Reis", o maior navio combatente de sempre da Armada.

(Óleo sobre madeira de autoria de Castagneto, Rio de Janeiro, 1900)

8



A Armada e a Formação do Portugal Contemporâneo.

(Portão de entrada das instalações da Marinha na Praça do Município em 1909)

17

Santiago de Compostela foi a cidade escolhida pela Escola Naval para uma visita de estudo que mostra que o marinheiro também é um peregrino.

22



OS ÚLTIMOS NAVIOS DO IMPÉRIO	2
PONTO AO MEIO DIA	4
VICE-ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES	15
A MARINHA JOANINA	16
CRÓNICA DA RESERVA NAVAL	24
NOTÍCIAS	26
CONVÍVIOS	30
DESPORTO	31
CIREV	32
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS/SAIBAM TODOS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA



A Marinha e a Hidrografia

É de todos bem conhecido o esforço épico realizado pelo povo português na obra dos Descobrimentos. O desejo de exploração, a esperança de descobrir uma rota para o rico comércio das especiarias da Índia e o impulso de disseminar a fé cristã acabaram por se converter num desígnio nacional que marcou uma época da História universal.

Contudo, talvez já não seja tão evidente e reconhecido o esforço, não menos assinalável, de exploração científica no domínio da hidrografia que acompanhou o feito das Descobertas e que foi perdurando até aos nossos dias, pese embora a notoriedade de alguns episódios, exemplares da coragem e competência científica nacionais, muitos deles soberbamente protagonizados por oficiais da Marinha que serviram, servem e servirão de referência para gerações e gerações de camaradas.

Este esforço está discretamente registado nos milhares de pranchetas de sondagem e de levantamentos topográficos, testemunhas da observação cuidada e sistemática dos fundos e das terras onde a expansão marítima portuguesa obrigou, para o seu completo domínio, ao seu cabal conhecimento. Nos dias de hoje, a verdadeira dimensão desta tarefa apenas pode ser imaginada, tal é o fosso tecnológico que nos separa desses dias de então.

De facto, os hidrógrafos percorreram um longo caminho desde os dias das sondas a prumo até aos sondadores acústicos modernos, que adquirem dados sobre o fundo do mar à razão de 3000 sondas por segundo. Esta recente tecnologia, aliada a outras que adiante referirei, é a resposta da hidrografia aos requisitos de segurança de uma navegação marítima em contínuo crescimento. A Organização Hidrográfica Internacional, de que Portugal é membro fundador, estabeleceu já como imperativa a obtenção da cobertura total do fundo em áreas de navegação consideradas críticas, tais como as entradas dos portos ou os canais de navegação. Do ponto de vista militar, também a cobertura total do fundo constitui um requisito das operações navais modernas, desde que o teatro de operações sofreu a bem conhecida transição do mar profundo para o mar costeiro.

O uso do mar, nos seus primordiais vectores da exploração económica, da segurança, da defesa e da exploração científica, coloca actualmente um conjunto muito sério de desafios aos quais a Marinha, atra-

vés do Instituto Hidrográfico, procura dar resposta. Estes desafios orientam-se segundo três grandes linhas mestras que passo a traçar e que constituirão, salvo melhor opinião, as principais preocupações da hidrografia no novo século que se avizinha.

Em primeiro lugar, a exactidão na aquisição de dados sobre a natureza e forma do fundo do mar, em particular, e sobre o ambiente marinho, em geral. Este problema, que assumiu particular relevância em anos recentes com a necessidade de quantificação da qualidade da informação apresentada ao utilizador, pode ser decomposto em dois grandes subgrupos: um que se prende com a determinação exacta da posição da plataforma de observação (esteja esta na superfície do oceano ou submersa), o outro relacionado com a localização exacta duma observação realizada por métodos indirectos e à distância. Para melhorar a fiabilidade da solução do primeiro subgrupo, constitui factor decisivo a implantação da cobertura nacional do sistema de GPS diferencial (DGPS, *Differential Global Positioning System*), projecto actualmente em curso e com boas perspectivas de concretização, bem como a investigação na área da acústica submarina. A solução para o segundo subgrupo depende de investimentos avultados em equipamentos que detectam pequenas variações em factores ambientais e na orientação espacial da plataforma de observação, e ainda nos diversos sistemas de medição. Neste campo, a Marinha tem feito um esforço considerável de acompanhamento das tecnologias existentes e de actualização de equipamentos.

Em segundo lugar, a capacidade de processamento e de armazenagem sistematizada dos dados adquiridos. Com a aquisição a ser realizada em formatos inteiramente digitais, é compreensível que as soluções para os problemas englobados nesta área estejam intimamente relacionadas com a evolução que continuamente se regista nas tecnologias da informação. Felizmente para o hidrógrafo, esta evolução tem acompanhado as necessidades da hidrografia em vários domínios (transmissão de dados, armazenamento de alta capacidade, velocidade e fiabilidade no processamento, desenvolvimento de software, gestão de informação). Contudo, existe uma necessidade constante e premente de actualização em sistemas de informação, o que constitui um encargo de monta.

Em terceiro e último lugar, a execução de produtos que sejam eficientes e seguros na apresentação ao utilizador da informação adquirida e processada. Este aspecto é uma das áreas onde maior investimento se verifica por parte de diversos parceiros e da qual a Marinha não se tem alheado. Enquadram-se neste grupo os problemas relacionados com a produção, distribuição e actualização das cartas oficiais, em papel ou electrónicas. O Instituto Hidrográfico é, por lei, o organismo nacional produtor de cartografia náutica oficial e, por isso, enveredou em devido tempo pela via da cartografia digital, tendo em vista a produção de cartas electrónicas de navegação. Este objectivo está hoje atingido, havendo contudo que garantir capacidade suficiente para efectuar o trabalho, muito exigente, de actualização das cartas e demais documentos náuticos produzidos.

Outros tipos de produtos podem ser construídos a partir dos dados existentes sobre o ambiente marinho; a exploração racional e eficiente do enorme volume de informação acumulado ao longo dos anos obriga ao desenvolvimento de sistemas de informação suportados por bases de dados, concebidos para fornecer ao utilizador o modelo multidisciplinar da realidade observada, que está na base dos modernos Sistemas de Informação Geográfica. Nesta área o esforço tem sido assinalável, com a criação de bases de dados e de aplicações modulares permitindo re-alimentação por assimilação de dados (observados ou gerados por modelos numéricos).

São, em resumo, estas as grandes linhas de orientação da hidrografia actual. Apenas com investimento adequado em cada uma delas poderá a Marinha cumprir as tarefas que lhe competem no capítulo do conhecimento do mar, essencial para a satisfação das exigências que a Nação entenda por bem colocar-lhe. De entre estas saliento o previsível cometimento à Marinha da execução do projecto de extensão da Plataforma Continental, à luz do Direito Internacional, a mais importante missão, na área de actividade do Instituto Hidrográfico, deste final de século.

José Torres Sobral
VALM

A imagem da Marinha

No passado mês de Julho foi efectuado um estudo de opinião solicitado pela Marinha à empresa EUROSONDAGEM, S.A.. Apresentam-se a seguir os resultados obtidos.

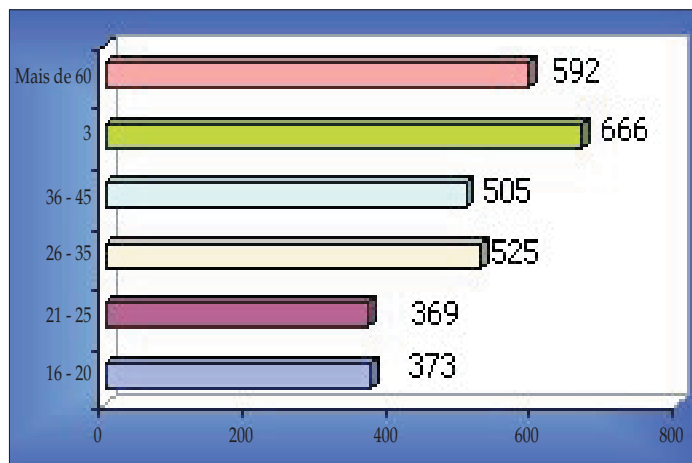
CARACTERIZAÇÃO DA POPULAÇÃO ALVO

O universo deste estudo foi a população residente em Portugal, maior de dezasseis anos, contactada telefonicamente nas suas residências.

A amostra utilizada foi de 3.030 entrevistas (1525 e 1505 dos sexos feminino e masculino, respectivamente), estratificada por Regiões do seguinte modo:

Norte	585
Área Metropolitana do Porto	363
Centro	861
Área Metropolitana de Lisboa	783
Sul	282
Região Autónoma dos Açores	73
Região Autónoma da Madeira	83

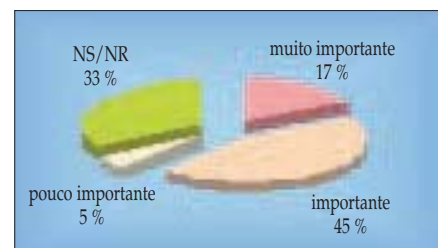
O erro máximo da amostra foi de 3,3%, para um grau de probabilidade de 95%.



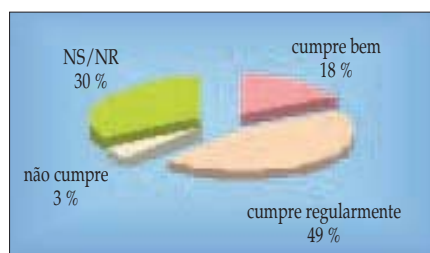
QUE MARINHA?

(questões retiradas do questionário)

Entende que o papel da Marinha, no quadro da Defesa Nacional é...



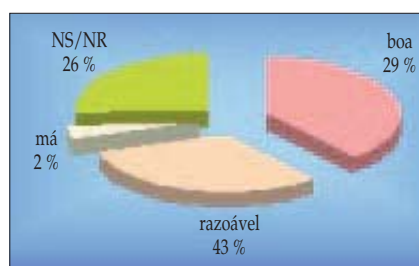
É clara a opinião dos portugueses sobre a importância da Marinha, sendo de realçar que as respostas "muito importante" são em número quase três vezes superior às de "menos importante"



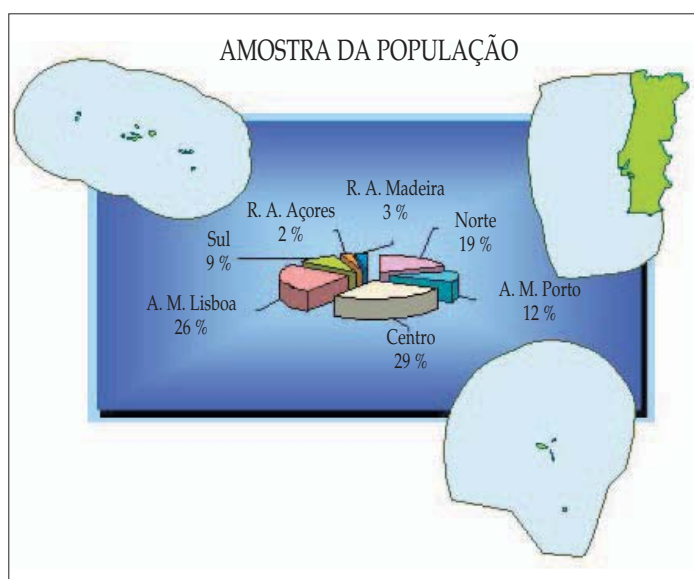
Acha que a Marinha cumpre as suas obrigações para com o País e a sociedade?...

Os portugueses entendem, sem margem para dúvidas, que a Marinha cumpre as suas missões.

Para si a imagem da Marinha é...



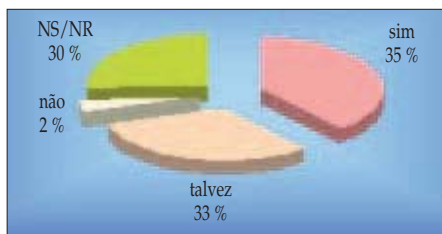
É francamente positiva a imagem da Marinha perante os portugueses. De realçar a fraca percentagem de respostas "má".



A selecção das residências foi efectuada de forma aleatória, tendo sido entrevistado o elemento de cada agregado familiar que tivesse feito anos há menos tempo, caracterizando-se a amostra pelas seguintes faixas etárias e respectivos quantitativos:

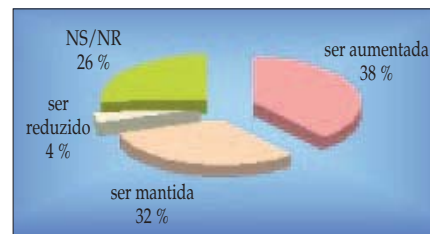
A Marinha contribui, em sua opinião, para a independência nacional?...

É inequívoca a opinião dos portugueses, perante a questão que lhes foi formulada.



Acha que a actividade não combatente da Marinha deve...

A resposta é concludente. Uma clara maioria dos portugueses entende que a actividade não combatente da Marinha deve ser aumentada ou pelo menos mantida.



O que é que acha da dimensão da Marinha (homens e navios) em Portugal?...

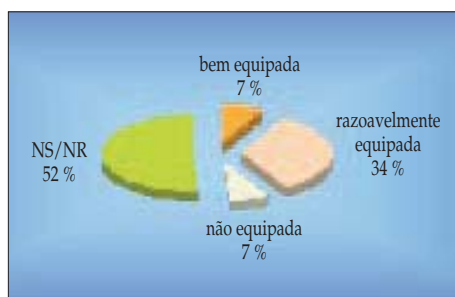
É evidente o desconhecimento dos portugueses sobre a dimensão da Marinha. A percentagem das respostas

"adequada" não deve ser interpretada como uma certeza face à questão colocada.

Entende que a Marinha está...

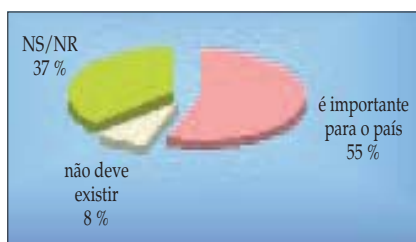
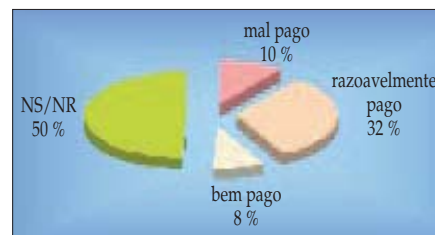
O desconhecimento dos portugueses sobre a questão apresentada é elevado.

Os que optam por se pronunciar escolhem maioritariamente a resposta "do meio".



Entende que o pessoal da Marinha está...

É evidente o desconhecimento dos inquiridos face à questão formulada. Os que respondem tem a tendência para a opção "do meio", não resultando daqui que tenham um bom conhecimento da situação.



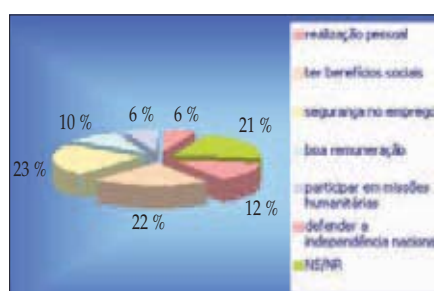
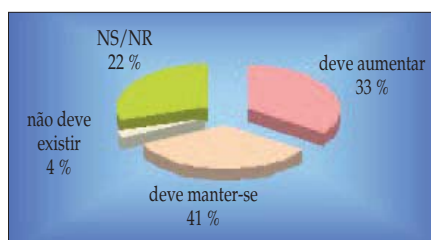
O que entende sobre a participação da Marinha em missões de paz e humanitárias no estrangeiro?...

É concludente a resposta dos portugueses a esta questão, atingindo

a mais alta percentagem neste inquérito.

O que acha sobre a cooperação técnico-militar com os Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP)?...

É inequívoca a opinião dos portugueses em relação à manutenção e mesmo ao aumento da cooperação com os PALOP. De realçar a fraca percentagem das respostas "NS/NR".



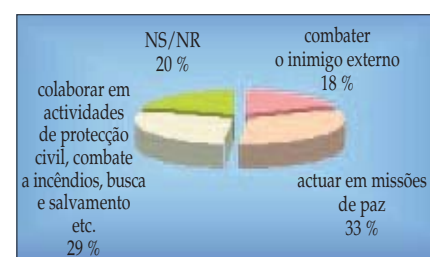
Indique os três aspectos que considere mais importantes da carreira na Marinha...

Estas percentagens reportam-se à média das três escolhas que se solicitavam. É manifesta

a importância dada às questões sociais (emprego e benefícios). É também de realçar a relativamente baixa percentagem (atendendo à matéria em causa), das respostas "NS/NR", que se refere ao total das três opiniões solicitadas.

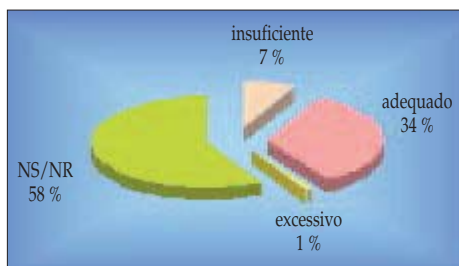
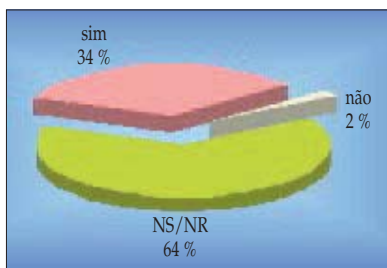
Acha que a Marinha serve, sobretudo, para...

O resultado é concludente. A maioria dos portugueses encara a função da Marinha numa área não combatente.



Acha que a Marinha administra bem o dinheiro que tem?

Os portugueses, maioritariamente, recusam-se a responder à questão. No entanto, os que o fazem têm, inequivocamente, uma opinião favorável sobre a gestão. De realçar a muito baixa percentagem dos que entendem ser o dinheiro mal administrado.



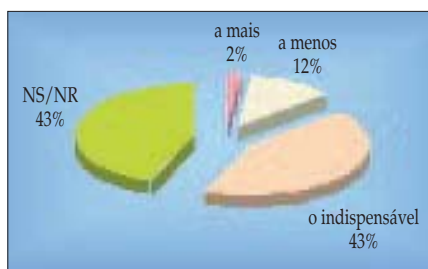
O orçamento que actualmente se destina à Marinha é...

É claro e inequívoco o desconhecimento dos portugueses nesta área. Os inquiridos que respondem refu-

giam-se, maioritariamente, na resposta intermédia. De notar contudo, que aqueles que optaram por uma resposta, consideram, numa proporção de 9 para 1, que os meios são insuficientes.

Em relação às actividades que a Marinha desenvolve, acha que tem pessoal...

Os portugueses, maioritariamente, desconhecem a situação. A grande percentagem de respostas "o indispensável" deve ser relativizada. Porventura, é mais importante observar os 12% que consideram que a Marinha tem pessoal a menos.



Segundo o relatório elaborado pela EUROSONDAGEM, S.A., tornam-se evidentes três grandes linhas com particular importância na relação da Marinha com a opinião pública portuguesa, sendo elas as seguintes:

- Em geral, têm uma boa opinião e estão convictos que a Marinha cumpre bem as suas obrigações;
- Desconhecem a sua dimensão, dificuldades, equipamento e pessoal;
- Existe um elevado grau de desconhecimento sobre as questões de natureza económico-financeira;
- Entendem que a Marinha deve incrementar as actividades de natureza "não combatente", que consideram de grande importância. Contudo, a opinião pública é muito favorável à participação em missões de paz, desconhecendo a especificidade militar-combatente que caracteriza estas operações.

Da análise dos dados recolhidos salientam-se, ainda, os seguintes aspectos:

Os indivíduos do sexo feminino demonstraram mais dificuldade em responder às questões apresentadas, resultando daí uma maior percentagem de respostas "não sabe / não responde" (NS/NR);

A maior importância dada pelos indivíduos do sexo masculino às atribuições da Marinha face ao país e à sociedade.

Em termos de análise por faixas etárias, regista-se, de um modo geral, que os indivíduos com idade superior a 60 anos têm mais dificuldade em responder. Por outro lado, em alguns assuntos apresentados, a faixa etária mais baixa da amostra utilizada (dos 16 aos 20 anos) registou um elevado número de respostas "não sabe / não responde" (NS/NR). Igualmente, foi possível observar que os mais jovens estão menos conscientes da importância da Marinha no que concerne à independência nacional e defesa, não tendo no entanto uma opinião negativa, posicionando-se mais num plano de indiferença.

A vigilância da fronteira marítima ou o combate às infracções económicas são considerados, em geral, pouco importantes, particularmente pelos mais jovens. No que concerne a questões económico-financeiras, as faixas etárias intermédias revelam um maior grau de conhecimento.

Finalmente, em termos de análise das entrevistas estratificadas por regiões, denota-se que, de um modo geral, nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto há maior facilidade de resposta. Segundo a mesma análise, não existe um grande desfasamento de opinião dos portugueses relativamente à Marinha, em função da sua área de residência, pese embora as regiões Norte e Centro revelem menos interesse e conhecimento sobre a Marinha. No que respeita às actividades não combatentes, salienta-se a do apoio à protecção civil como a mais relevante fora das Áreas Metropolitanas, sendo a segurança no mar tida como acção prioritária nas Regiões Autónomas. Já no que respeita às questões de natureza económico-financeira, é notório o desconhecimento geral, embora ele seja menor nas Áreas Metropolitanas.

Verifica-se, em suma, a boa opinião nacional sobre a Marinha, não sofrendo alterações significativas quando analisada por regiões.



POLICLÍNICA
Vale Fetal

Estrada Bela Vista, 107 C
Vale Fetal (Urbanização Nova)
☎ 297 82 70 / 297 65 40

- CONSULTAS MÉDICAS
- MEDICINA DENTÁRIA E PRÓTESES
- ANÁLISES CLÍNICAS
- EXAMES CITOLÓGICOS
- ELECTROCARDIOGRAMAS (ECG)
- ENFERMAGEM
- ACORDO COM ADMA

HORÁRIO DA CLÍNICA

2ª a 6ª	SÁBADOS	DOM. E FERIADOS
7.30 - 13.00	8.00 - 13.00	10.00 - 12.00
15.00 - 22.00	15.00 - 21.00	18.00 - 20.00

O Cruzador “D. Carlos I” e “Almirante Reis” - A propósito do seu Centenário

Conclusão

OS ÚLTIMOS ANOS DA MONARQUIA

Na viragem do século, do mesmo modo a que se assiste ao início da actividade do novo navio, adivinha-se a mudança de regime que a evolução política e social ocorrida em Portugal durante o século XIX tornara inevitável.

Factores sociais como a reforma religiosa, as limitações ao poder feudal da nobreza e a emergência de uma classe proletária, bem como os reflexos do ambiente internacional, principalmente substanciado na crise do Ultimato (1890-91), contribuíram para a convicção de que a sobrevivência do País dependia de uma mudança de regime.

Sob o ponto de vista político, os primeiros anos do séc. XX são de grande agitação, acentuando-se as divergências no seio dos partidos que se vinham alternando no poder desde há duas décadas. João Franco em 1901, e Jacinto Cândido (1) em 1903 criaram os seus próprios agrupamentos políticos, cindidos dos regeneradores de Hintze Ribeiro, então no poder. Em 1905 são os progressistas de José Luciano de Castro quem vence as eleições, para um breve consulado de pouco mais de um ano. Hintze forma depois novo governo, que abandona por ter visto negado pelo rei o seu pedido de poderes absolutos. A sua demissão desencadeia novo surto de agitação social, que se manifesta também na Marinha, através de revoltas nos cruzadores “D. Carlos I” e “Vasco da Gama”.

O Rei chama então João Franco à chefia do governo (1906). Inicialmente apoiado por José Luciano, Franco lança iniciativas reformistas e disciplinadoras. Em 1907, perdido o apoio do velho *barão* dos progressistas, obtém do rei a dissolução do parlamento e passa a governar em ditadura. Em Novembro daquele ano, numa entrevista a um jornal francês, o rei D. Carlos, numa declaração que seria hoje um paradigma do politicamente incorrecto, afirma que não *abre mão* de João Franco para não ter que aturar a desordem parlamentar...

Em 28 de Janeiro de 1908, republicanos e dissidentes progressistas dão um golpe que ficaria conhecido como o do “elevador da Biblioteca”. O golpe é sufocado pelas forças fiéis ao governo, que reage violentamente. Um decreto de 31 de Janeiro prevê mesmo a deportação de quem atente contra a segurança do Estado.

Poucos dias mais tarde, em 1 de Fevereiro, o rei D. Carlos e o príncipe D. Luís Filipe (2) são assassinados. Os autores materiais do regicídio foram dois militantes republicanos: Manuel Buíça, antigo sargento do Exército e empregado de comércio, e Alfredo Costa, professor de um colégio lisboeta, maçã e participante do golpe de 28 de Janeiro.

Os republicanos, enquanto força política, não tiveram envolvimento directo no atentado.

O governo cai. Responsabilizado por alguns pelo regicídio, João Franco exila-se.

A REVOLUÇÃO E O PAPEL DA MARINHA

D. Manuel (3) subiu ao trono, mas o país sabia que tinha um monarca a *prazo*: era claro para todos, monárquicos e republicanos, que o fim do regime estava próximo, só faltava saber o dia e a forma que assumiria. Sinal da instabilidade que assaltava as forças políticas que o apoiavam é o facto de, durante o seu breve reinado (um ano e meio apenas), ter tido necessidade de nomear seis governos sucessivos.

O congresso de 1909 do partido republicano (4) preconizava a via revolucionária para a conquista do poder. Com o apoio da Carbonária (5), que neste congresso ganhou particular influência, iniciam-se os trabalhos conspirativos.

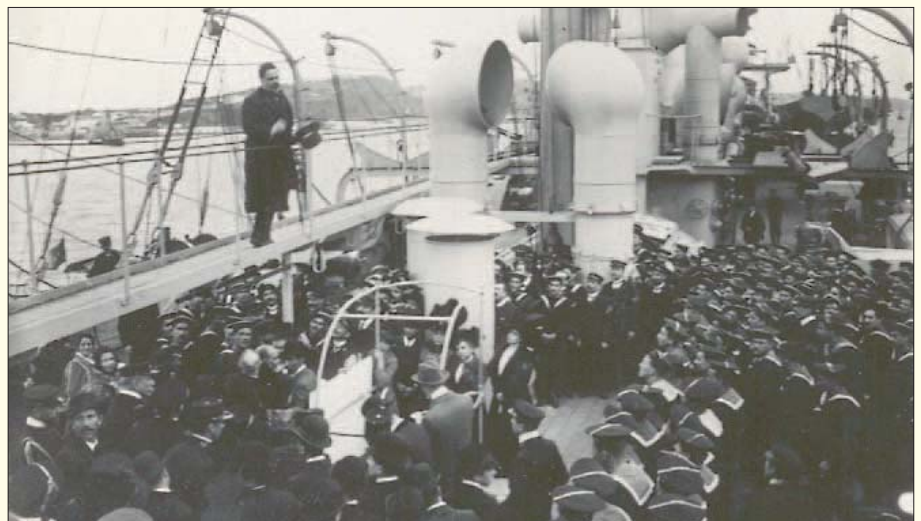
A acção da Marinha será decisiva (6).

Na noite de 2 de Outubro de 1910 tudo

ficou decidido: a revolução sairia à rua na madrugada do dia 4. O vice-almirante Cândido dos Reis (7) era o seu chefe militar. No dia 3 dá-se um imprevisto: o Dr. Miguel Bombarda (8), um dos chefes civis do golpe e senhor de muitos dos seus segredos, é atingido a tiro, vindo a falecer. Instala-se a confusão e a incerteza tanto nas hostes republicanas como nas do regime. Naquela mesma noite o rei, que jantava com o Presidente da República brasileira, Hermes da Fonseca, é avisado da iminência da revolução. Nada pode fazer no entanto, já que poucos pareciam já dispostos a sacrificar-se pela monarquia.

À uma da madrugada de 4 de Outubro, dado o sinal de início da revolução com uma salva de três tiros do cruzador “Adamastor”, é sublevada a primeira unidade militar: revoltosos civis, chefiados pelo guarda-marinha Machado Santos (9), apoiam a tomada do quartel de Infantaria 16. Seguem-se outros quarteis, trocam-se tiros entre os republicanos e a guarda municipal e, pelas 5 da manhã, Santos fixa um posto entrincheirado na Rotunda, acção que se viria a revelar decisiva para a moralização das forças revolucionárias.

Ao mesmo tempo que Infantaria 16 é sublevada também o Quartel de Marinheiros, em Alcântara, se passa para o lado da insurreição e, um pouco mais tarde, é a vez dos navios. Os cruzadores “Adamastor” e “S. Rafael” içam a bandeira verde e vermelha (10) da república.



O ministro do interior, Dr António José de Almeida discursando à guarnição do cruzador depois da cerimónia de içar a bandeira da República em 1 de Dezembro de 1910.

No "D. Carlos I", cujos oficiais se conservavam fiéis ao rei, vale a intervenção de um grupo chefiado pelo 2º tenente Carlos da Maia que, na noite do dia 4, toma o navio de assalto, à custa de ferimentos no comandante e em mais três oficiais. Na manhã de 5 de Outubro já o "D. Carlos I" desembarca uma força de 70 praças, que se junta, em terra, às dos restantes cruzadores.

Às 11 da manhã, José Relvas proclama a república em Lisboa, da varanda da Câmara Municipal.

A revolução salda-se com 76 mortos e cerca de 300 feridos. Ao rol dos caídos de ambos os lados acrescenta-se o nome do Almirante Cândido dos Reis: na noite de 4, com a revolução na rua, mas quando reinava ainda a incerteza sobre a sua sorte, é conhecida a sua morte por suicídio. O seu nome, de marinheiro e republicano ilustre, será perpetuado no cruzador a partir do dia 1 de Dezembro (11), em substituição do soberano morto dois anos antes.

Dos 800 oficiais então ao serviço da Marinha, apenas 16 pediram a sua demissão (12), embora seja mais numerosa a lista dos que não assinam o compromisso de honra pedido pela República em fins de 1910.

OS PRIMEIROS ANOS DA REPÚBLICA

Os primeiros anos da jovem república são atravessados por dificuldades económicas, agitação política, com cisões nas hostes republicanas, e por intencões militares.

As lutas internas nos republicanos não eram mais do que o reflexo da ascensão ao poder de um grupo onde todos (republicanos, socialistas, maçons e carbonários) tinham até então cabido, sem esquecer os revolucionários de última hora e o desaparecimento prematuro de figuras respeitadas como Cândido dos Reis e Miguel Bombarda.

Decorrido o mês da festa, logo em Novembro regressam as greves (13) e a agitação social que nem o início dos trabalhos da Assembleia Constituinte, em Junho de 1911, logra acalmar.

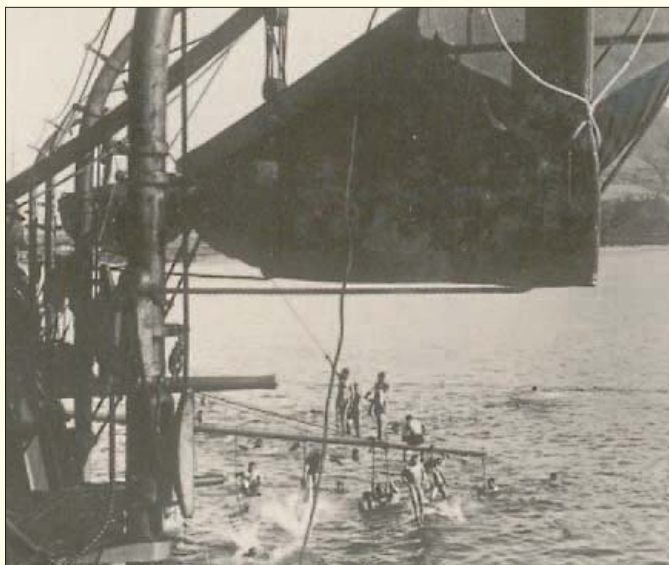
O velho partido republicano tinha dado lugar a três agrupamentos principais, que dominaram a vida política até 1917 (14): o partido Democrático de Afonso Costa, o Evolucionista de António José de Almeida e a União Republicana de Brito Camacho. Como diz a História de Portugal dirigida por José Mattoso, ... *Os programas partidários, apesar de algum esforço de originalidade, eram quase os mesmos. Todos queriam cuidar da educação, todos detestavam os Jesuítas, todos estavam do lado do povo.*

Durante o breve período da ditadura do general Pimenta de Castro (Janeiro a Maio de 1915) e em reacção para retorno ao constitucionalismo, dá-se uma revolta a bordo

do "Almirante Reis": o seu comandante (CMG Joaquim Nunes da Silva, que tinha assumido o comando dias antes) é gravemente ferido durante os incidentes, vindo a falecer, no dia seguinte, no Hospital da Marinha. Igual sorte, na mesma ocasião, teve o comandante do cruzador "Vasco da Gama".

OS PLANOS DA MONARQUIA À REPÚBLICA

Nos últimos anos da monarquia são discutidos dois planos navais, nenhum deles é concretizado por ter falhado o apoio financeiro inglês.



Banho de mar da guarnição.

Em 1907 o ministro Aires de Ornelas propõe a aquisição de 2 contratorpedeiros (que seriam os primeiros da Marinha), 6 torpedeiros, 2 submersíveis (igualmente os primeiros), 1 vapor de regulação de torpedos e uma vedeta. No curto reinado de D. Manuel (com o ministro Azevedo Coutinho), o projecto é para 3 cruzadores protegidos, 8 contra-torpedeiros e submersíveis. Em Junho de 1910 Azevedo Coutinho encomendou em Itália o primeiro submersível - o Espadarte

O primeiro dos planos é clássico, virado para a defesa dos portos e da costa, o segundo já contempla uma componente de projecção do poder naval, como que actualizando o plano original de Jacinto Cândido de há quinze anos atrás.

Logo após a proclamação da república surgem novos projectos, acolhendo agora os conceitos do então 1º tenente Pereira da Silva, crítico feroz do plano de Aires de Ornelas. É a vitória dos mahanistas (15), como afirma António José Telo (op. cit.). As intenções são de adquirir 6 couraçados de 12000 ton, ainda com dinheiro inglês. Em 1912 novo e grandioso plano é proposto ao Congresso: 3 couraçados de 21500 ton, 3 cruzadores de 2500 ton mais uma força substancial de torpedeiros e de submersíveis. Novo falhanço por repetida falta do apoio inglês.

Segundo Pereira da Silva as ameaças vêm de Espanha e de *uma poderosa nação do Norte* (a Alemanha, que se rearma segundo os conceitos de Mahan). O objectivo é ... *substituir esta Marinha disparatada que temos...* (16).

Em 1912 é finalmente dada força de lei à aquisição de 2 cruzadores, 6 destroyers, 3 submersíveis, e um navio-base para estes últimos. O crédito teria a mesma origem dos anteriores e frustrados programas.

Mandam-se então construir no Arsenal de Marinha os 4 contra-torpedeiros da classe "Douro" (17) e mais 3 submersíveis em Itália.

No início da 1ª Guerra Mundial apenas um contra-torpedeiro e um submersível estão já operacionais.

A PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL E O OCASO DO "ALMIRANTE REIS"

Em 28 de Junho de 1914, o assassinato em Serajevo do herdeiro do trono Austro-Húngaro é o episódio que faz explodir velhas rivalidades na Europa. Irrompe o primeiro conflito global do século.

Embora o Congresso tivesse, desde logo, aprovado a entrada do País no conflito, ao lado da Inglaterra, é apenas em 1916 que tal acontece, na sequência da declaração de guerra pela Alemanha, provocada pela requisição dos navios desta nacionalidade então refugiados

nos portos do continente, das ilhas e do ultramar, realizada a pedido do seu mais velho aliado.

Portugal tinha boas razões para participar no conflito. A defesa das colónias cobichadas por ambas as partes e desde cedo atacadas pela Alemanha, a afirmação do País em relação a uma Espanha neutral e o desejado reconhecimento do ainda jovem regime republicano numa Europa maioritariamente regida por monarquias, relevam de entre os factores que levaram Portugal a assumir aquela posição. A Inglaterra, no entanto, não se entusiasma com a voluntariedade portuguesa, ciente que estava da sua debilidade no plano militar.

A Marinha não é excepção na falta de preparação nacional para o conflito. O último plano naval executado (ainda que parcialmente) tinha sido o de Jacinto Cândido. Não existem meios para mais do que tentar assegurar a defesa dos portos contra ameaças de superfície e a protecção das forças expedicionárias enviadas para África.

A última missão significativa do cruzador "Almirante Reis" é precisamente a escolta de dois transportes de tropas até Moçambique, viagem que decorre entre Setembro de 1914 e Fevereiro de 1915.



Em faina de reabastecimento de carvão em S. Vicente de Cabo Verde durante a escolta dos transportes de tropas para Moçambique em 1915.

Em Julho desse mesmo ano é integrado na Divisão Naval de Instrução e Defesa, que reúne o que de melhor possui então a Marinha. Durante o resto do ano e até 30 de Janeiro de 1916, o cruzador participa em exercícios nas costas do continente.

Não voltará a sair a barra.

AS MISSÕES

Como descrevemos no último artigo, depois de "apresentado" ao rei, o navio efectuou experiências de máquinas com bons resultados, pelo que ficou disponível para desempenhar todo o tipo de missões. Como era o navio de comando mais antigo, passou a arvorar o distintivo do comando da divisão de reserva.

Vamos agora relatar as principais missões que foram atribuídas. A descrição será efectuada por ordem cronológica, ainda que, nas missões de carácter repetitivo, esta ordem não seja respeitada. No volume 29 da colecção "Três Séculos no Mar", o Cte. Marques Esparteiro, descreve-as com exatidão e saber marinho. Nas linhas que se seguem e com base em testemunhos escritos, vamos tentar acrescentar algum pormenor, sabendo que o rigor da escrita não nos permitirá contar estórias.

A primeira missão de relevo atribuída ao cruzador "D. Carlos I", foi a de representar Portugal nas festas da comemoração do IV Centenário da descoberta do Brasil. Levando o enviado extraordinário, largou de Lisboa a 9 de Abril de 1900, reabasteceu em S. Vicente de Cabo Verde e chegou ao Rio de Janeiro a 29. O comandante e guarnição (18) estiveram presentes na cerimónia de inauguração do grandioso monumento a Álvares Cabral, a que se seguiu a visita do Presidente da República a bordo.

No regresso, fazendo eco da polémica em torno do ainda muito novo cruzador e pelo facto da viagem ter sido efectuada à velocidade económica, alguns jornais desconhecedores desta regra escreveram em letra gorda que o "D. Carlos" tinha as cal-

deiras queimadas (!) e, como consequência destas e doutras considerações, fizeram juízos desfavoráveis à competência dos oficiais...

Passam-se uns dias depois do regresso a Lisboa, fazem-se as reparações a bordo, facto que sucede em todas as marinhas do mundo depois de uma viagem grande, feita por um navio novo e o mesmo cruzador sai para o Ferrol (19).

Esta viagem a Ferrol (20), a base naval mais

importante da vizinha Espanha, foi a primeira sob o comando do capitão de mar-e-guerra Moraes e Sousa (21). As ordens eram de prestar homenagem aos reis de Espanha, em visita ao norte do seu país.

Nos finais de Setembro, e sempre que o navio estava no porto de Lisboa (22), deslocava-se à baía de Cascais em homenagem ao Rei, cujo aniversário natalício era no dia 28. Por esta ocasião os navios formavam uma força naval e, em Cascais prestavam honras aos soberanos.

anos uma esquadra portuguesa não sulcava os mares, onde outrora não tínhamos rivais (24) ...

A 22 de Janeiro de 1901 falecia na Ilha de Wight a Rainha Victória de Inglaterra, soberana que marcou uma época (25). No dia 26 o navio largava para Portsmouth (26) a fim de participar nos funerais. No cortejo fúnebre, o iate real Victoria and Albert, transportando o féretro, passou pelos navios em formatura – a esquadra inglesa e muitos navios estrangeiros. O rei D. Carlos esteve presente nos funerais. Após receber ordens do rei, regressou a Lisboa, onde amarrou a 16 de Fevereiro.

Em Junho, constituiu-se uma divisão naval para transportar Suas Magestades e comitiva aos arquipélagos da Madeira e dos Açores. Os navios que compunham a força naval eram, além do "D. Carlos" que levava embarcados os soberanos, os cruzadores "Rainha D. Amélia" e "S. Gabriel" e o iate real "Amélia". Nesta viagem, muito bem documentada através de registos de imprensa e de fotografias, o navio fundeou na Ilha de Porto Santo, na cidade do Funchal, nas ilhas de Santa Maria, do Faial, da Graciosa e da Terceira. O último porto de escala foi Ponta Delgada. O navio regressou ao Tejo a 14 de Julho.

Nas duas últimas semanas de Agosto decorreram os primeiros exercícios navais em que participou o "D. Carlos". Uma força



Viagem dos soberanos à Madeira e aos Açores. A divisão naval fundeada em Porto Santo.

Em Outubro decorreram na cidade do Porto as festas do centenário Henriquino, onde se inaugurou o monumento com que a invicta cidade quiz perpetuar a memória do seu filho dilecto, o grande iniciador e protector das descobertas. Suas magestades foram assistir ao solemne acto, partindo de Cascaes em comboio. A esquadra portuguesa estava representada através da sua divisão de reserva. Esta missão do cruzador "D. Carlos" tem duas particularidades e ambas foram objecto de grande divulgação: o regresso dos reis a Lisboa ter sido efectuada a bordo (23) e porque ha dezenas de

naval composta pelos quatro cruzadores e a canhoneira "Diu", efectuou exercícios nas costas Oeste e Sul, fundeando em Leixões e baía de Lagos. Aqui encontrava-se fundeada uma esquadra inglesa composta por mais de trinta navios de linha. O rei assistiu à última fase dos exercícios de bordo do iate "Amélia", onde ofereceu um jantar aos almirantes da esquadra inglesa.

Em Maio de 1902 foi montado a bordo um equipamento de telegrafia sem fios. Segundo a descrição efectuada na época (27), o equipamento compunha-se de: duas partes independentes, o transmissor e o



O príncipe D. Luís Filipe, comitiva, comandante Moraes e Sousa e oficiais da guarnição, na viagem a Inglaterra para assistir à coroação de Eduardo VII.

receptor, e d'uma parte comum, a antena. No transmissor, a fonte, ou antes o depósito de energia eléctrica, reside em 24 elementos d'accumuladores,... a chave de Morse para a manipulação de signaes é do modelo vulgar dos manipuladores telegraphicos... Nas experiências no mar, iniciadas a 26 de Maio, apenas houve sinal quando a cidadela de Cascais ficou à vista e até á distancia de 20 milhas, mas a partir d'essa distancia os signaes foram recebidos d'uma maneira muito confusa e com este insuccesso prosseguiu a navegação até 90 milhas. No regresso os resultados ainda foram peiores. O engenheiro alemão vendo que nada podia conseguir participou ao commandante que dava por finda as experiencias...

Mais uma vez numa viagem de representação, e nesta missão acompanhado pelo cruzador "Rainha D. Amélia", largou para Portsmouth conduzindo o príncipe real D. Luiz Filipe, representando seu augusto pae e a nação portugueza na cerimonia da coroação do rei Eduardo VII de Inglaterra, seu primo.

Como devido a doença do novo soberano inglês, as cerimónias da coroação foram adiadas (28), o navio largou de Portsmouth a 28 de Junho. Na viagem de regresso o navio communicou que ventos contrarios, que o acompanharam no Golfo da Byssaia, lhe retardaram a marcha... Não foi assim possível evitar algumas horas de atraso e por forma a efectuar a recepção ao príncipe, foi dada ordem para que o rebocador "Bérrio" largasse hontem para fora da barra, a fim de prevenir o commandante do cruzador, para regular a marcha do seu andamento na entrada do Tejo, por forma que o desembarque de sua alteza o principe real se effectue ás 10 horas da manhã (29). O rei deslocou-se a bordo para receber o seu filho, tendo a rainha e a rainha D. Maria Pia ficado no Arsenal. Ainda nos cumprimos

mentos familiares, o príncipe dizia a sua avó ... que apenas tinha enjoado durante parte da viagem – á ida na costa de Portugal e á volta na passagem da Biscaya, onde o mar estava mais agitado (30).

No dia 10 de Agosto, num dia calmo de verão, estando o cruzador amarrado à bóia no QNG, o vapor francês *Corsica* durante a manobra de atracação abateu sobre a proa do cruzador, que lhe atravessou o costado com o esporão e lhe provocou um grande rombo. Não era por acaso que o esporão era considerado uma arma...

Nos princípios de Outubro a divisão naval, que andava em exercícios na costa, entrou no Tejo e fundeou em Belém para, com a sua presença, abrilhantar a inauguração do monumento a Afonso de Albuquerque. À noite os navios da divisão naval iluminaram de gala com luz eléctrica, facto que teve grande impacto na população. Depois de suspender, a esquadra voltou às manobras, onde todos os navios efectuaram tiro de artilharia e lançamento de torpedos.

O cruzador voltou ao Brasil, agora para representar o nosso país na cerimónia de posse do Presidente da República eleito, o dr Francisco Rodrigues Alves, filho de pais portugueses. Largou de Lisboa a 25, escalou Cabo Verde e atracou no Rio de Janeiro a 14 de Novembro. No Guanabára estavam fundeados, além da esquadra brasileira, 3 navios ingleses, um americano, um francez e um argentino. Por entre elles navegou o "D. Carlos" sempre rodeado por innumerables embarcações, que delirantemente festejavam o glorioso pavilhão portuguez, demandando o seu fundeadouro por uma manobra tão habil que faz a admiração dos officiaes estrangeiros e d'elles mereceu os mais calorosos elogios o illustre marinheiro, que commanda o "D. Carlos" ... No dia 16 visitava o Presidente da Republica os navios de guerra estrangeiros. A bordo foi S. Exa recebido com as honras que a Ordenança de Marinha prescreve para os chefes de Estado. ... Em retribuição de todos os obsequios offereceram os officiaes do "D. Carlos" uma *matinée* a bordo. Mais de oitocentos convidados encheram a tolda, o tombadilho e ponte, que, todo engalanado de verduras e flores, estava transformado em surpreendente bosque, que passarinhos engenhosamente occultos na verdura, alegravam com seus cantos e a suggestiva alegria das damas tornava paradisias ... Entretanto a gente modesta da colonia amontoava-se a bordo do cruzador, sempre que lhe era permittida a entrada, e em todas as horas que o seu labotar diario lhe dava folga. Esta noticia, publicada na revista Portugal Militar (1902), é bem caracteristica da sua época. A missão terminou em Lisboa em Janeiro de 1903, depois de escalar os portos de Pará, Belém e S. Vicente.

No ano de 1903 efectuou quatro missões de representação, uma ao Funchal para receber o ministro inglês Chamberlain; para prestar honras ao rei Eduardo VII que visitava Portugal a bordo do *Victoria and Albert* saíu a barra e escoltou o iate real na entrada do Tejo; deslocou-se a Argel para cumprir



Pessoal do cruzador em baldeação a seguir a uma faina de carvão.

mentar o Presidente da República francesa em visita ao norte de África (31); deslocou-se ainda a Cartagena, Espanha, para, em nome de D. Carlos cumprimentar o rei Afonso XIII.

Em Agosto decorreram grandes manobras da Royal Navy na costa sul de Portugal. O cruzador rumou a Lagos onde recebeu a esquadra inglesa, neste ano presente com mais de 100 navios. O rei assistiu a parte das manobras.

Em 1904, além das missões de rotina, apenas foi a Cádiz a fim de prestar honras ao rei Afonso XIII. O ano seguinte não foi muito diferente. Efectuaram-se os exercícios da Royal Navy, da divisão naval, prestou honras ao presidente Emile Loubet da república francesa. No entanto, no fim do ano manifestou-se no Funchal um surto de peste bubónica e as autoridades mandaram internar, no Lazareto, as pessoas suspeitas de estarem infectadas e proibiram os navios da carreira de passarem pela ilha. Estas medidas provocaram graves tumultos, o povo amotinou-se. Em face dos acontecimentos e após uma reunião em que estiveram presentes

o presidente do conselho, os ministros da marinha, da guerra e do reino e o Dr. Ricardo Jorge, foi decidido enviar o cruzador "D. Carlos I" para auxiliar as autoridades e ajudar a manter a ordem. Durante a permanência do navio no porto, a situação degradou-se, a população amotinada assaltou a residência do médico responsável pela saúde pública, que com a sua família se refugiou a bordo. No dia 29 de Janeiro, a sua esposa deu à luz um menino a que foi dado o nome de Carlos (32). A calma voltou ao Funchal e o navio regressou em Fevereiro.

No "D. Carlos I" o ano de 1906 ficou marcado por um grave acto de indisciplina. A 8 de Abril encontrando-se o navio no Tejo amarrado à bóia, a guarnição sublevou-se, *intimando o oficial de dia a seguir para o Arsenal e declarar que a marinhagem exigia a substituição imediata do commando do navio e ameaçando-o de o lançar ao mar se não consentisse em ser o emissário do seu ultimato insolito. Reunidas imediatamente no Arsenal as mais altas patentes da marinha, com a assistência do ministro e do chefe do governo, foi decidido decretar-se no dia seguinte a passagem do cruzador insubordinado a meio armamento, com ordem à tripulação para desembarcar e recolher a quartel.* O chefe da divisão de reserva o contra-almirante Moraes e Sousa (34) foi a bordo tentar resolver a situação, mas os amotinados exigiam a promessa de amnistia para cumprir

a ordem de desembarque. Passados dois dias do início da insubordinação, dirigiram-se para o navio três vapores para receberem os 483 homens da guarnição, mas os marinheiros içaram as escadas de portaló, fecharam o navio e obrigaram os vapores a retroceder. Face a estes acontecimentos, o major general da Armada, vice-almirante Ferreira do Amaral, pediu a espada e a bordo do cruzador *intimou energicamente os amotinados a obedecer às ordens recebidas. Se não acatassem as ordens responderia á violencia com violencia.* A guarnição rendeu-se sem condições.



O "D. Carlos" em Ponta Delgada. Em dia de sol, macas e mantas vêm para o convés.

Esta desagradável situação saldou-se em pesadas penas disciplinares, em julgamento efectuado no Forte de S. Julião da Barra.

Em Maio foi novamente constituída a divisão naval de instrução. Neste âmbito o cruzador efectuou uma comissão aos Açores. Regressou passados dois meses.

O navio estava operacional havia 7 anos. A manutenção dos equipamentos era, de uma forma geral, assegurada pelo seu pessoal. Apesar do navio não ter sido sujeito a uma grande actividade operacional, o estado do material já não era o melhor e as limitações acentuavam-se. Foi assim decidido mandar o navio para o estaleiro construtor a fim de proceder a uma extensa renovação.

Durante este período o navio passou ao estado de completo desarmamento, voltando às águas do Tejo em Setembro de 1907.

Em finais de Setembro foi constituída a divisão naval de instrução com os cruzadores "D. Carlos I", navio chefe, "Vasco da Gama" e "S. Rafael" e canhoneira-torpedeira "Tejo". Na parte final dos exercícios foi efectuado um festival marítimo na baía de Cascais – a Festa da Armada – onde, a bordo do "D. Carlos" a Rainha entregou à Marinha uma bandeira nacional bordada por si própria (35). Esta cerimónia, revestida de grande solenidade, foi precedida de um cortejo de embarcações regionais e seguida por *regatas de remos, uma corrida de natacão, um torneio de water-polo e exercicios de torpedeiros* (36).

Em Fevereiro de 1908, largou para um

cruzeiro de instrução à Madeira e aos Açores. Em Julho voltou aos Açores, regressando a Lisboa por Porto Santo e Funchal. Em Janeiro de 1909 efectuou novo cruzeiro de instrução às ilhas. Encontrava-se no Funchal quando recebeu ordens da Majoria-Geral para seguir para Port-Said, Egipto, a fim de receber os aspirantes que se encontravam no cruzador "Rainha D. Amélia". Amarrou em Port-Said a 27 do mesmo mês. No regresso fez escala na ilha de Malta, Cartagena e voltou ao Funchal. Continuou o cruzeiro nos Açores. Soltou rumo para Lisboa a 22 de Abril.

No resto do ano participou em exercícios no âmbito da divisão naval de instrução.

Em Abril de 1910, a poucos meses da revolução, o cruzador recebeu ordens para representar Portugal nas festas comemorativas do 1º centenário da independência da Argentina. Em Montevideo fez fabricos para se apresentar na revista naval em Buenos Aires. Na viagem de regresso voltou ao Rio de Janeiro, visitou Pernambuco e a Ilha de Trinidad – onde existia uma pequena comunidade de portugueses – e Ponta Delgada. Nesta viagem desertaram 49

praças, das quais 29 na Argentina (37).

Voltou aos Açores no mês de Agosto, na que foi a última missão com a bandeira azul e branca de D. Manuel II e ostentando o seu nome original – "D. Carlos I".

A 1ª missão do cruzador "Almirante Reis" foi semelhante a uma já relatada. Desde Outubro que se manifestava no Funchal uma epidemia de cólera-morbo. O governo decidiu enviar o navio, que transportou medicamentos. Regressou em Janeiro do ano seguinte.

Em Julho de 1912 largou para Viana do Castelo. Na tarde do dia 8 de Julho, o Dia da Marinha, um pouco antes da baixa-mar o navio encalhou em frente a Esposende. Passadas cerca de 4 horas, a canhoneira "Limpopo" deu um esticão e safou o navio, que seguiu viagem para o porto de destino com alguns estragos (38). Em Agosto voltou ao Norte.

Nos anos de 1913 e 14, foi constituída, por algumas vezes, a divisão naval de instrução e manobra, efectuando exercícios na costa. Em Setembro de 1914, com Portugal ainda neutral, mas com a Europa já em guerra, o cruzador largou para África, a fim de escoltar (39) os navios de transporte de tropas e material de guerra da 1ª expedição ao ultramar (40). Efectuou paragens para reabastecimento em S. Vicente, Luanda, Cidade do Cabo, Lourenço Marques, Porto Amélia e Ilha de Moçambique. Aqui iniciou a viagem de regresso.



A charanga do cruzador a tocar algumas peças do seu reportório na partida para a Argentina.

Em 1915 voltou a navegar integrado na divisão naval de defesa e instrução. O estado do aparelho propulsor era preocupante, o "nosso melhor" navio arrastava-se nas poucas missões que lhe eram atribuídas. Em Janeiro de 1916, em companhia do "Vasco da Gama", efectuou aquela que foi a sua última missão no mar. Só voltou a sair a barra, abatido, para ser desmantelado na Holanda.

AS INCERTEZAS NA RECUPERAÇÃO DO NAVIO

Podemos questionar porquê o nosso melhor navio combatente não desempenhou qualquer missão depois de declarada guerra a Portugal pela Alemanha. Não temos uma resposta clara, mas a mais credível parece estar relacionada com o estado a que tinha chegado a instalação propulsora e *entrefundos* - os últimos fabricos tinham sido efectuados havia quase 10 anos. Nesta época, a má qualidade dos materiais empregues no fabrico de caldeiras exigia grandes reparações com substituição do tubular ao fim de 5 anos de utilização. Esta era a realidade nas marinhas mais evoluídas. Não foi a política seguida na nossa Marinha.

No entanto o declínio do cruzador tinha começado anos antes. No copião de confidenciais e livros do encarregado da máquina (41) avolumam-se as referências ao mau estado geral do navio (42). Em Outubro de 1915 escrevia-se ... *as caldeiras deste navio apresentam-se num estado melindroso bastante que reduz consideravelmente a eficiencia d'este cruzador e ameaça em breve espaço de tempo paralisar o por completo...propunha-se que so seja dado a este navio o serviço restritamente compatível com o melindroso estado em que se encontra...* Dizia-se também que deveria ser efectuada uma vistoria rigorosa ao casco e entrefundos, *para se decidir se o seu estado garante a duração das novas caldeiras, cujo tempo de construção nunca seria inferior a 14 meses* (43).

Em Junho de 1917, a reparação total das caldeiras do grupo de ré já tinha começado, acentuava-se que o estado do grupo de vante era tão precário como o de ré ... *deduz-se que para o navio poder ainda prestar serviço durante alguns anos, deverá substituir o tubular de todas as caldeiras, bem como os envolucros, chaminés, etc, que estão completamente inproveitáveis...* Estes trabalhos nunca foram concretizados. Era a morte anunciada do cruzador.

Nas últimas três edições da RA, descrevemos o navio e tentámos caracterizar a sua época, contámos algumas das suas histórias – as que ficaram escritas, outras, talvez as mais humanas e verdadeiras, morreram com os nossos camaradas (44) que ao longo dos anos serviram neste cruzador.

Talvez seja possível afirmar que o cruzador "D. Carlos I" não foi um navio com sorte:

O rei, o seu patrono original foi assassinado. Em Dezembro de 1910 recebeu o nome de um herói da República - Almirante Reis, que, julgando fracassada a revolução se suicidou.

A sua vida útil foi curta e sempre acompanhada de polémica.

Esteve do lado errado em situações que marcaram o país.

Fruto da situação política e social que caracterizou o início do século, foi palco de actos de indisciplina.

Sofreu um encalhe.

Morreram a bordo ou em consequência de acções efectuadas a bordo, dois dos seus 25 comandantes.

No entanto, ao contrário de todos os navios de linha que então serviam a nossa Armada, este foi um navio do Atlântico e um navio de Estado.

Foi o nosso maior navio combatente de sempre.

F. David e Silva
CMG EMQ

J. L. Garcia Belo
CTEN EMQ

(Fotos do arquivo do Museu de Marinha)

Notas:

- (1) Que, em 1895, como ministro da Marinha foi o impulsor do programa naval em cujo âmbito se construiu o cruzador "D. Carlos I".
- (2) Nasceu em 1887, ainda no reinado do seu avô D. Luís.
- (3) Segundo filho de D. Carlos e D. Amélia, nasceu em 1889, tendo sido proclamado como 34º rei de Portugal logo após o regicídio. Com a vitória da república partiu para Inglaterra, onde se casou em 1913, não tendo deixado descendência. Morreu no exílio em 1932. Nesse mesmo ano, e por iniciativa de Salazar, o seu corpo é trasladado para Lisboa e depositado em S. Vicente de Fora.
- (4) O partido Republicano foi fundado em 1876, encontrando a sua base de apoio na pequena burguesia, nos círculos intelectuais e operários.
- (5) "Sociedade secreta" provavelmente oriunda de Itália, surgiu em Portugal após o triunfo do liberalismo. A Carbonária Lusitana foi fundada em Coimbra em 1848. Reorganiza-se e ganha alento com o franquismo e o regicídio. Os seus membros tratavam-se por primos e por tu. Os seus rituais envolviam senhas e contra-senhas, apertos de mão e cumprimentos especiais com o chapéu.
- (6) António José Telo, no seu volume da História da Marinha Portuguesa "Homens, Doutrina e Organização 1824-1974" sustenta que o protagonismo da Marinha na revolução de 1910 e nos golpes sub-sequentes se deve "ao sucesso da aliciação da Carbonária Lusitana a partir de 1908... que ... encontra terreno particularmente fértil entre os sargentos, cabos e praças da Armada, enquanto o Partido Republicano atrai a si um número significativo de oficiais"... Os movimentos militares desencadeiam-se sempre em Lisboa, justamente onde a Marinha tem os seus navios e as suas mais importantes unidades em terra (na época, o Quartel de Marinheiros, em Alcântara, e o Arsenal, na Ribeira das Naus).
- (7) Carlos Cândido dos Reis nasceu em 1852. Íntegro e respeitado, foi activo republicano e carbonário. Teve uma carreira ilustre na Marinha, que incluiu quatro comandos no mar. Estava na reserva desde 9 de Julho de 1909, data da sua promoção ao posto que detinha em 5 de Outubro.
- (8) Morreu com 59 anos. Foi médico psiquiatra e, tendo começado a sua vida política como monárquico, foi levado para o campo republicano pelo seu anticlericalismo e liberalismo. Foi morto por um seu doente.
- (9) António Maria de Azevedo Machado Santos era Comissário Naval (equivalente a guarda-marinha) e tinha 35 anos em 1910. Passou à história como conspirador e carbonário, o "herói da Rotunda" e o "pai da república". Foi eleito deputado às constituintes em 1911 e, no mesmo ano, promovido por distinção a capitão de mar e guerra. Cedo se dissociou das novas forças políticas dominantes. Sucessivamente promovido a contra-almirante e vice-almirante, foi nomeado senador e ministro por Sidónio Pais (1917). Viria a morrer assassinado em 1921.
- (10) Após o triunfo da revolução foram múltiplas e apaixonadas as discussões sobre a nova bandeira. Logo em 18 de Outubro é nomeada uma comissão para estudar o problema. A comissão afasta o azul que até então sempre tinha constituído a cor dominante no símbolo nacional. O vermelho foi introduzido ... "por ser a cor combativa, quente, viril por excelência... Lembra o sangue e incita à vitória"... O verde veio dos primórdios do republicanismo, de que era cor tradicional. A nova bandeira é hasteada pela primeira vez em Lisboa em 1 de Dezembro de 1910 e oficializada em decreto da Assembleia Nacional Constituinte de 19 de Junho de 1911.
- (11) E posteriormente em centenas de ruas por todo o País.
- (12) A. J. Telo, op. cit.
- (13) Foram 193 só em 1911!
- (14) Em 5 de Dezembro de 1917 um golpe militar chefiado pelo major Sidónio Pais derruba o Presidente da República (Bernardino Machado) e dissolve o Congresso. A ditadura é efêmera, terminando com o seu assassinato em Dezembro do ano seguinte.
- (15) De Mahan, Alfred T. (1840-1914), oficial da Marinha americana e historiador. Segundo ele o poder naval era a chave para o sucesso

de um estado: a nação que controla o mar detém o factor decisivo na guerra moderna. Os seus trabalhos foram de grande importância numa época em que as potências faziam uma corrida aos armamentos.

(16) Telo, op.cit.

(17) Os primeiros navios da Marinha com propulsão por turbinas a vapor.

(18) Desta guarnição fazia parte um dos alunos do primeiro curso de engenheiro maquinista na Escola Naval (1869-71), o então Maquinista de 1ª classe Francisco António Sequeira.

(19) Annaes do CMN, 1900.

(20) 27 de Agosto a 9 de Setembro.

(21) O Cte. Morais e Sousa marcou o cruzador "D. Carlos I". Foi o seu comandante de Julho de 1900 a Março de 1903, exonerado do comando por ter sido promovido a contra-almirante, continuou embarcado como chefe da divisão naval de reserva, cargo que exerceu até Abril de 1906.

(22) Não participou em 1906 por estar em fabricos em Inglaterra.

(23) Na edição de 13 de Outubro do DN era referido: "Foi hontem dada ordem para que a bordo do cruzador "D. Carlos" sejam convenientemente preparados aposentos destinados a suas magestades el-rei e rainha, trabalho a que com toda a urgência se vae proceder. Implicitamente se fica sabendo, pois, que suas magestades regressarão do Porto a bordo d'aquelle cruzador"... No dia 18 era noticia: "... o sr. ministro da Marinha foi a bordo do "D. Carlos" examinar as instalações destinadas a suas magestades"...

(24) O plano Jacinto Cândido permitia alguma afirmação da Marinha...

(25) Pertence-lhe o mais longo reinado da História, de 1837 até à data da sua morte.

(26) A decisão de enviar o navio foi tomada em Conselho de Ministros. O tempo que decorreu entre esta decisão e a largada foi inferior a 24 horas, "depois de prevenidos de noite os officiaes e mais praças da guarnição, feitas as requisições necessárias de combustível e aguada, feitos os diversos ranchos,

e, porque os quadros das diferentes classes, quer se trate d'officiaes, quer se trate d'outras praças, são insufficientes, não faltaram as passagens feitas á ultima hora que tão perniciosas são para o serviço e tão incommodas para aquelles a quem cabem por sorte". Annaes CMN, 1901.

(27) Annaes do CMN, 1902.

(28) A coroação de Eduardo VII realizou-se em 9 de Agosto. Portugal esteve representado pelo cruzador "D. Carlos I" na revista naval de Spithead.

(29) Ainda eram assim as comunicações...

(30) O Mar sempre foi muito democrático: enjoam príncipes e grumetes ...

(31) A decisão de enviar o navio a Argel foi tardia, pelo que, apesar de ter efectuado a viagem a 17 nós, o navio chegou atrasado.

(32) Carlos Figueira Rêgo, talvez o único official de marinha dos tempos modernos que nasceu a bordo de um navio de guerra. Licenciou-se em medicina em 1931. O Dr. Rêgo ingressou na Armada em 1935.

Serviu em diversos navios, no Hospital de Marinha e na Escola Naval. Atingiu o posto de capitão de mar-e-guerra MN e, entre outros, desempenhou o cargo de Sub-director do Hospital da Marinha.

(33) Como já referimos, a situação social e política do país dava sinais de grande agitação. A Marinha não era excepção.

(34) O vice-almirante Moraes e Sousa foi exonerado do cargo de chefe da divisão de reserva em 11 de Abril.

(35) A bandeira foi transportada num cofre em madeira trabalhada, construído no Arsenal de Marinha.

Este cofre existe e está em exposição no Museu de Marinha.

(36) Nestes exercícios foi afundado a torpedo o pontão "Pedro Nunes" que ainda serviu na Marinha como transporte à vela. Tinha sido anteriormente o clipper "Thermopylae", um dos navios mais famosos da rota do chá.

(37) A emigração para a América do Sul era um fenómeno crescente. Houve deserções em todos os navios presentes nas comemorações.

(38) Um desenho existente no AGM que representa os estragos provocados pelo encalhe, permite ver que não houve rombo, mas as deformações sofridas foram: da proa à baliza 21 a BB e entre as balizas 39 a 95 a EB.

(39) ... "E é deste feito de armas, de uma grandeza sem igual, que deve a Marinha de Guerra Portuguesa, poder também ufanar-se de terem todos os comboios, dados pelos seus navios, realizado o seu objectivo: Não de perdeu um unico transporte de tropas, um unico navio dos que foram confiados á escolta dos nossos contra-torpedeiros ou caça-minas"...

Anais do CMN, JAN/MAR 1924, A acção da Marinha de Guerra Portuguesa na Grande Guerra, CFRAG Almeida Henriques

(40) ... "O serviço de comboios é também imperiosamente exigido pelo elevado número de afundamentos praticados pelos submarinos inimigos. Da nossa frota mercante, cujos comandantes dão sempre prova de grande valentia e elevado espírito patriótico, "que eloquentemente ressalta da leitura dos seus protestos e relatórios de mar, temos 97 navios afundados, no total de 104142 toneladas" ... Anais do CMN, 1924, CFRAG Almeida Henriques, op. cit.

(41) Ambos os registos se encontram no AGM.

(42) Numa das últimas navegações o comandante determinou "que sob a minha responsabilidade o navio sahira ... foi dispensada a destilação para os tanques da aguada ... desde a sahida de Lisboa as chapas do contrafundo tem aberto novos furos que se tem tapado com dificuldade"...

(43) A encomenda de novos tubos e distribuidores para as máquinas chegou a ser concretizada. Com a Inglaterra, o país originário dos equipamentos, em guerra, todo o esforço da indústria era canalizado para a sua Marinha, pelo que se sentiram grandes dificuldades no reequipamento do navio. Indecisões de ordem superior, mas também de carácter técnico, foram acentuando o atraso do início da reparação, precipitando o fim do navio.

(44) Ou as contaram aos seus netos, aumentando a altura das vagas (o SW rijo acaba sempre quando).



OFICIAL DO EXÉRCITO
JACINTO CÂNDIDO



ESTABELECIMENTO FABRIL DO EXÉRCITO
ESPECIALIZADO NA CRIAÇÃO E PRODUÇÃO
DE FARDAMENTOS, EQUIPAMENTO E
MATERIAL DE AQUARTELAMENTO.

FÁBRICAS

Fardamentos militares e civis; Calçado militar e de segurança;
Capotas de lona para viaturas; Tendas militares e civis
Equipamento individual de combate; Emblemas, símbolos
e botões em metal; Mobiliário metálico

CENTROS COMERCIAIS
Lisboa e Porto

QUALIDADE
Centro de Qualidade Própria

DESIGN
Um Gabinete de Design
especialmente habilitado a realizar projectos no referente a
Fardamentos civis e militares

CAMPO DE SANTA CLARA - 1100 LISBOA - PORTUGAL
TELEF: 886 30 06 - 886 71 21/8 - FAX: 887 61 04



OFICIAL GERAL DA ARMADA
VICENTE DE OLIVEIRA



GENERAL DA FORÇA AÉREA
VICENTE DE OLIVEIRA



OFICIAL SUPERIOR DO EXÉRCITO
VICENTE DE OLIVEIRA

O patrono do novo curso da Escola Naval

Manuel Maria Sarmiento Rodrigues nasceu em Freixo de Espada à Cinta, a 15 de Junho de 1899, fazendo os seus estudos secundários no liceu de Bragança. Em 1917 inscreveu-se na Universidade de Coimbra para fazer os estudos preparatórios de acesso à Escola Naval, onde viria a ingressar no ano seguinte. Concluiu o curso em 1921 e, com o posto de Guarda Marinha embarcou no cruzador “República” vindo a acompanhar o extraordinário feito de Gago Coutinho e Sacadura Cabral, na sua travessia aérea de Lisboa para o Rio de Janeiro. A emoção deste acontecimento certamente que marcou a sua carreira naval, como exemplo da capacidade portuguesa e moldando-lhe o carácter para uma obra que não é fácil descrever em breves palavras.

Em 1941 decorria a II Grande Guerra – onde Portugal não participou – e com ela a terrível batalha do Atlântico caracterizada pelos constantes ataques de submarinos alemães aos comboios aliados que vinham dos Estados Unidos para a Grã Bretanha. Um desses ataques foi levado a cabo nas águas açorianas e vitimou os navios de transporte “Julia Ward Howe” e “City of Flint”. As condições de mar eram terríveis e Sarmiento Rodrigues comandava o contra-torpedeiro “Lima” que foi encarregue de dar ajuda aos naufragos em perigo. Foi uma acção dramática onde o navio registou um adernamento de 67º (o maior que alguma vez foi registado a bordo de qualquer navio), deixando toda a tripulação perplexa e assustada, contudo a missão foi completamente cumprida.

Por moto próprio inscreveu-se em 1939 na Escola Superior Colonial e em 1945, com o posto de Capitão-Tenente foi nomeado Governador da Guiné. A sua acção neste cargo teve consequências imediatas a nível da organização do território e da estrutura da rede interna de comunicações levando a um melhor entrosamento das populações. O desenvolvimento de projectos agrícolas, o combate às doenças endémicas (como a malária e a doença do sono), a construção de uma rede básica de distribuição de água potável, foram alguns dos muitos projectos que levou a cabo, sob o ponto de vista social. Porém a sua actuação na Guiné teve uma particular incidência de natureza cultural procurando fomentar e dar expressão a todos os estudos que tivessem a ver com a Guiné, a África Ocidental e os seus habitantes. Foi criado em 1946 o Centro Cultural da Guiné que passou a publicar um Boletim Trimestral e diversas “Memórias” que constituem um espólio de estudo histórico, etnográfico, político, social e cultural de elevado valor para a compreensão daquele sector de África.

Foi exonerado deste cargo a seu pedido, mas não abandonaria as questões ultramarinas sobre as quais tinha uma visão muito própria. Em 1950 era Ministro das Colónias, sendo o primeiro a usar a designação de Ministro do Ultramar quando foi efectuada a reforma administrativa de 1951. São inúmeras as realizações que se devem ao Almirante Sarmiento Rodrigues, no exercício deste cargo. Nelas se contam o plano de fomento para o Ultramar, de 1953-58, marcando uma viragem completa da posição de quase abandono dos territórios ultramarinos, para a multiplicação de projectos de desenvolvimento a todos os níveis. A reformulação do Hospital do Ultramar e a construção do Instituto de Medicina Tropical, que tanta importância teve no estudo das doenças endémicas que vitimavam as populações africanas, devem-se à sua acção como Ministro do Ultramar.

Mas em 1957 estava em perspectiva uma nova missão que iria precisar do seu génio inovador e do sentido de organização próprio para grandes empresas. A Escola Naval sofrera reformas nos anos de 1931 e 36, mas estagnara num certo marasmo que não teve em conta a evolução técnica que ocorreu durante a II Guerra e no período que imediatamente se lhe seguiu. As marinhas ocidentais deram um salto qualitativo que não fora acompanhado pela portuguesa e, sobretudo, a formação dos nossos oficiais estava completamente desajustada do momento presente, não permitindo que as renovações de meios

tivessem uma base sólida na formação do pessoal. Impunha-se, por isso uma reforma profunda da Escola Naval e Sarmiento Rodrigues seria o homem que iria estar à frente da mesma, lançando as suas bases e organizando os seus primeiros passos. Foi nomeado comandante da Escola Naval em 1957 e a reforma entrou em vigor no ano de 58, vindo a abranger os cadetes que então começaram o curso. Todas as matérias foram alteradas, foram introduzidos novos grupos de disciplinas e a formação tornou-se muito mais abrangente. Foi, também, nesta altura, dadas as necessidades de acorrer ao Ultramar que começaram os cursos da Reserva Naval (CFORN), destinados a oficiais que cumpriam o serviço militar na Marinha e que iriam, igualmente, desempenhar funções a bordo dos navios. Quase todos os que frequentaram a Escola naquele tempo, recordam a figura do Almirante Sarmiento Rodrigues, reconhecendo nele o exemplo do Oficial de Marinha que marcou profundamente a sua geração e que

ainda constitui uma importante referência.

Quando deixou a Escola Naval, em 1961, foi ocupar as funções de Governador Geral e Comandante Chefe das Forças Armadas de Moçambique. O momento era particularmente difícil para a afirmação portuguesa em África e Sarmiento Rodrigues sabia bem que não iria ter uma vida facilitada. Contudo, tentou o que era possível tentar; hesitando em continuar a missão que lhe fora confiada e em que acreditavam muitos moçambicanos, ou pedir a demissão do cargo em face das dificuldades criadas pelo governo central, que o próprio Sarmiento Rodrigues classificaria como de “indiferença e soberania insuportáveis”. Minava-o um precário estado de saúde, mas continuou a sua acção enquanto pôde. Só deixou o cargo em 1964.

Mas, em paralelo com toda a acção pública vocacionada, essencialmente, para a administração ultramarina, Sarmiento Rodrigues era um humanista de sensibilidade apurada, apaixonado por todas as questões culturais e pelos estudos. Quando abandonou o governo de Moçambique já tinha alguns livros publicados e a ajuda que dera à investigação histórica e social em todos os cargos que tivera era notória. Foi presidir ao Centro de Estudos de História Marítima, mais tarde designado apenas por Centro de Estudos de Marinha, núcleo cultural que veio a ter o seu feliz desfecho na actual Academia de Marinha. Sarmiento Rodrigues foi, muito naturalmente, um dos primeiros dez académicos, eleito presidente pelos seus pares e ocupando o cargo até que a morte o veio surpreender em 1 de Agosto 1979.



J. Semedo de Matos
CTEN FZ



Os almanaques do século XV

Falámos no número anterior na relação directa entre a altura do sol ao meio dia e a latitude do lugar da observação, contudo não avançámos nessa técnica que pressupõe o conhecimento do lugar do sol na esfera celeste, na data em que se pretende fazer o cálculo. Quer dizer, enquanto a terra gira sobre si própria em 24 horas, nós temos a noção do dia e da noite, do nascer e pôr do sol, do meio dia. Mas esse percurso aparente do sol, provocado pelo movimento diário da terra, não é sempre igual. Aliás referimos no número anterior que o sol tem uma variação de posição anual que determina as estações do ano. Esse facto deve-se ao movimento de translação da terra e da inclinação do seu eixo de rotação. Assim, se no nosso período de Verão temos o sol mais no hemisfério norte, no Inverno ele passa mais baixo, deslocando-se (aparentemente, porque é a terra que altera a sua posição) para o hemisfério sul.

Este fenómeno era observado e registado pelos astrónomos da antiguidade e chegou à idade média europeia, normalmente, através dos judeus e árabes que tinham registos da posição do sol desde tempos muito antigos. esses registos talvez não fossem de grande precisão, mas, sobretudo, não tinham uma utilidade imediata, para além da própria prática da astrologia e da satisfação da curiosidade dos mais cultos. Contudo, havendo a noção da esfericidade da terra e reconhecimento que a altura do sol ao meio dia varia com a latitude do lugar, com facilidade se chegou a um método de cálculo que apenas tinha um problema: exigia que se conhecesse a posição do sol em relação ao equador (declinação do sol) no momento da observação. Foi a necessidade de saber este valor que motivou a elaboração dos primeiros almanaques náuticos.

Os astrónomos sabiam calcular a posição do sol na eclíptica, o círculo do seu movimento aparente anual. Era esse cálculo que lhes permitia saber a posição do sol em cada um dos doze lugares do Zodíaco. Esse movimento anual do sol, como sabemos dura cerca de 365 dias, cinco horas, 48 minutos e 46 segundos. É o valor exacto do que chamamos de ano trópico. Antes da reforma gregoriana do calendário, ocorrida em 1582, a contagem dos anos era a de sucessão de três anos comuns seguidos de um bissexto, como se o ano trópico fosse exactamente de 365 dias e seis horas, o que quer dizer que a posição do sol ia variando de ano comum para ano comum, voltando a ser (quase) acertada no ano bissexto que se seguia. Existem almanaques deste tipo, muito antigos, que dão o lugar do sol na eclíptica em cada dia, permitindo o cálculo da declinação (necessária para determinar a

latitude) a partir da fórmula $\sin \delta = \sin \lambda \times \sin \epsilon$ (onde λ é a longitude do sol na eclíptica, ϵ a inclinação dessa eclíptica em relação ao equador celeste e δ a declinação do sol). Naturalmente que este cálculo só era acessível a conhecedores e não era possível fazê-lo a bordo, por isso as tabelas tinham uma maneira de ler o valor da declinação, em função da longitude do sol na eclíptica. (Normalmente era dada a posição do sol dentro do signo zodiacal em que se encontrava). Seguramente que as primeiras tabelas de declinação, necessárias aos navegadores do final do século XV foram elaboradas pelos astrónomos a

partir de tabelas que vinham de tempos remotos, introduzindo-lhe factores de correcção que, naturalmente, não tinham grande precisão. As primeiras eram tábuas solares únicas, ou seja, tábuas elaboradas para um ano que não tinham em conta as variações dos anos seguintes. É compreensível que assim fosse, porque os erros de navegação que isso podia provocar eram inferiores aos que resultavam da imprecisão dos próprios instrumentos. Estou em crer que no tempo de D. João II os mais importantes colaboradores do projecto de elaborar tábuas solares para utilização dos marinheiros foram Mestre José Vizinho, Mestre Rodrigo

e Diogo Ortiz. São exemplo de tábuas deste tipo, as que se encontram no chamado Almanaque de Munique, assim chamado por se encontrar na biblioteca desta cidade alemã.

Entretanto, em Salamanca, um outro astrónomo, de nome Abraão Zacuto elaborara um outro almanaque, que já tinha em conta as variações do lugar do sol de ano comum para ano comum e o acerto impreciso que se fazia no ano bissexto. Elaborou, assim um almanaque cujas tabelas indicavam os lugares do astro num quadriénio base (uma sucessão de um ano bissexto e três anos comuns) e permitiam calculá-los nos quadriénios seguintes, mediante a introdução de um pequeno factor de correcção que tem a ver com o facto do acerto dos anos bissextos não ser exacto e não conseguir repor exactamente a situação do ano real ou trópico. Era, por assim dizer, um almanaque perpétuo e foi com esse mesmo nome que veio a ser conhecido, depois de traduzido para latim e castelhano (a versão original era em hebreu) e utilizado para elaborar as tábuas que acompanharam os portugueses em todas as viagens oceânicas do final do século XV e século XVI.

Tábua com os lugares do sol e as declinações durante o mês de Janeiro dum ano bissexto.

Tábua das declinações do sol nos meses de Janeiro, Fevereiro e Março do primeiro ano que se segue a um bissexto.

Almanaque Português de Évora (Séc. XVI).

A Armada e a Formação do Portugal Contemporâneo

O grande problema da História Naval Contemporânea em termos nacionais é a falta de um aparelho conceptual de análise adaptado à realidade portuguesa. É esse o motivo porque se tende a considerar este ramo da História como menor, quase como um passatempo exercido em circuito fechado para um público pequeno, com um tom de actividade saudosista dos séculos de ouro.

INTRODUÇÃO

A tendência fatal é para tentar aplicar ao poder naval nacional os conceitos desenvolvidos e válidos para os grandes poderes, conceitos que se prendem essencialmente com a forma e a função do controlo oceânico em termos do poder global. O resultado destas tentativas, como não podia deixar de ser, é triste, pois fatalmente se verifica que Portugal não tem um papel significativo na Época Contemporânea (desde 1808 para cá) em termos do controlo activo dos oceanos do mundo.

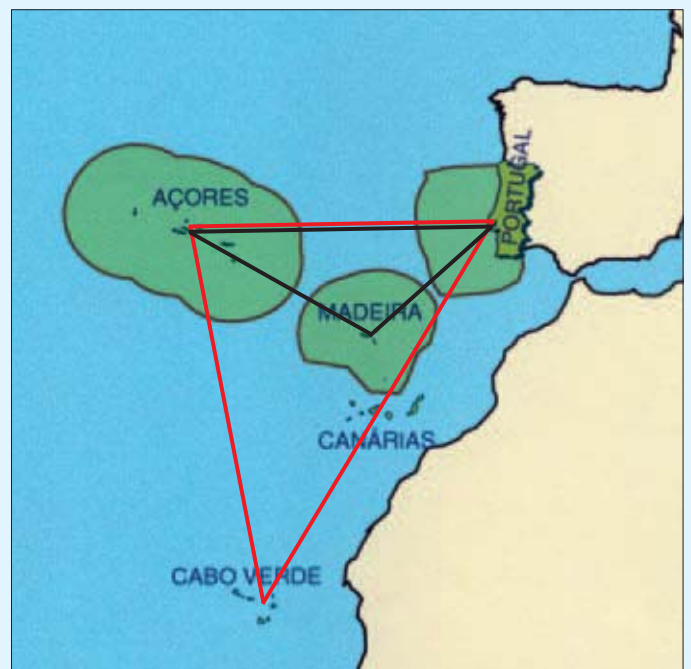
A conclusão quase inevitável para os analistas mais distraídos é que o poder naval pouco interessa nos dois últimos séculos da História Portuguesa. Ainda há pouco tempo um consagrado jornalista português resumia muito bem esta ideia do “senso comum” ao dizer que “o poder naval português nos últimos dois séculos é uma questão de meia dúzia de canhoneiras para África”...

É correcto dizer que Portugal perdeu a real capacidade de exercer um controlo dos oceanos, mesmo em sentido regional e não global, a partir de 1808. Esse ano marca a passagem de uma esquadra de 13 naus e outras tantas fragatas, que ainda era uma realidade activa e efectiva em termos do controlo da rota do Brasil, para outra de 2 naus antiquadas, que estão desarmadas a maior parte do tempo. É uma transição brutal e muito rápida, que se dá por motivos que não interessam para este artigo, sobretudo ligados à mudança do sistema internacional que acompanha as guerras napoleónicas.

Em termos do aparelho conceptual de análise dos grandes poderes é inevitável a conclusão que, com a perda da capacidade de exercer um controlo efectivo dos oceanos pela Armada, o poder naval deixou de ser importante para Portugal. A falácia deste raciocínio é que ele tem inerente a si a ideia de que só o controlo dos oceanos interessa em termos do poder naval, o que é uma afirmação errada para os pequenos estados. Significa isto que é necessário desenvolver um aparelho conceptual de análise adaptado à realidade e não se pode estar na dependência intelectual de uma importação directa das ideias e conceitos elaborados para países como a Inglaterra e os EUA, só válidos para os grandes poderes. Fazer isso é como tentar pesar batatas em metros cúbicos, ou medir o volume de uma piscina em quilogramas. Há uma

relação vaga entre o objecto e a medida usada, mas o resultado é necessariamente deturpado e errado, pois uma coisa não está adaptada à outra.

O problema referido em termos da História Naval contemporânea é, aliás, geral em muitos campos do saber nacional. Há um crónico déficit de produção teórica para analisar essa realidade própria e muito original que é o Portugal contemporâneo. É esta a principal causa do nevoeiro em que vivemos e das muitas ilusões e mitos que alimentamos diariamente. A culpa é de todos nós, especialmente daqueles que têm a pretensão de ser historiadores, analistas, pensadores ou criadores e que muitas vezes se limitam a ser tradutores ou autores de cronologias, sem terem mesmo consciência das suas limitações.



Representação sumária dos dois triângulos estratégicos portugueses, que estiveram na base do pensamento nacional neste campo desde fins do século XIX. A vermelho o triângulo tal como concebido até 1974, com um dos vértices em Cabo Verde e a preto a versão reduzida, posterior ao 25 de Abril.

Esta deficiência em termos da História Naval do Contemporâneo leva a que exista uma permanente apetência pela análise dos séculos de ouro, quando Portugal era um poder naval global, que teve um papel fundamental na criação do primeiro sistema mundial. Já George Ball, que contactou com os responsáveis portugueses em 1963, começava o relatório da sua missão por dizer que o país era governado por um triunvirato formado por Vasco da Gama, o Infante D. Henrique e Afonso de Albuquerque, pois nenhum dos portugueses com que falou se esqueceu de referir com uma reverência algo saloia esses nomes. É uma catarse e uma cura do orgulho ferido quase inevitável num país que tem uma aguda consciência da perda do seu poder relativo na passagem para o contemporâneo e ao qual faltam os elementos teóricos de análise necessários para uma melhor compreensão do que se passa.

Numa perspectiva pessoal, penso que a Armada cumpriu um importante papel na formação e evolução do Portugal contemporâneo. Este pode ser resumido em 7 pontos gerais, que, embora se refiram a vertentes muito diferentes se mantêm como uma constante nos dois últimos séculos. O peso relativo de um ou outro varia de acordo com os períodos consideradas, mas todos eles estão presentes em maior ou menor grau.

A ACÇÃO INTERNA

Um primeiro ponto está ligado à criação e estabilidade da estrutura política interna. A formação e defesa de um determinado regime político é uma das mais importantes funções dos militares num pequeno poder como Portugal, embora geralmente os analistas apressados a ignorem ou prefiram não a mencionar. Basta recordar neste campo que todas as mudanças de regime no Portugal contemporâneo se fizeram através dos militares, ou seja, que eles foram o grande factor de modernização das estruturas políticas nacionais, independentemente da adjectivação ideológica da mudança. Em termos simples, podemos dizer que nenhum poder político se forma ou consolida em Portugal sem garantir previamente o domínio da costa, o que é normal tendo em conta que este é o caminho obrigatório para as relações com o mundo atlântico, de onde chega em regra o apoio político, económico, diplomático, financeiro e militar. Um excelente exemplo é a guerra civil entre liberais e absolutistas, onde os primeiros acabam por vencer, apesar de terem quando desembarcam no Mindelo um exército

aconteceu na Época Contemporânea em Portugal foi vermos instalar-se e adquirir estabilidade um regime que não fosse capaz de garantir o controlo da costa, função que implica o uso de uma força naval apropriada, muito diferente das esquadras de controlo dos oceanos. Damos só um exemplo: os pequenos cruzadores que eram os principais navios da Armada em 1910 de pouco serviriam se tivessem de enfrentar a marinha espanhola, mas eram vitais para controlar Lisboa e o Tejo e foram usados com essas funções muitas vezes nos golpes e contra-golpes de 1910-1919.

O ESPAÇO ATLÂNTICO

Um segundo ponto está ligado à valorização que a Armada permite das posições Atlânticas portuguesas e, a partir daí, da forma como facilita as relações com os poderes que dominam o Atlântico.



A base aeronaval do Montijo numa foto aérea da sua primeira fase (1949-1952). O Montijo foi desenvolvido de acordo com os planos NATO e, em caso de guerra, devia albergar mais de 10 esquadras de aviões de luta anti-submarina e patrulha aliados, dos quais 2 seriam portugueses.

Mais uma vez é uma função em que os historiadores portugueses pouco falam, mas é vital para formar o país tal como se desenvolveu nos dois últimos séculos. A ligação privilegiada à Inglaterra até 1945 e, depois disso, aos EUA foi o segredo que permitiu garantir simultaneamente a defesa do Império e a dualidade Peninsular. Sem ela não se compreende que um pequeno poder tenha mantido um Império tão grande como o alemão no período da “corrida à África”. Não se compreende igualmente que, por exemplo, se tenha sempre contado com o apoio financeiro e técnico dos poderes mencionados para modernizar as Forças Armadas e, em parte, a economia. Esta ligação privilegiada essencial foi mantida em grande medida devido à importância das posições atlânticas nacionais e à forma como a Armada as valorizou. Entre 1898 e 1918, por exemplo, a Inglaterra pedia garantias secretas de que não seriam feitas concessões estratégicas nos portos Atlânticos portugueses a um poder rival em troca do seu apoio em África e na Europa. Este facto era de tal modo importante que pouco depois destas garantias

terem sido dadas pela primeira vez (em 1898), Londres renova o compromisso de defender o Império pelo Tratado de Windsor de 1899. Depois de 1945, para citar só outro exemplo, foi por causa da importância dos Açores que o país se tornou a única ditadura convidada a ser membro fundador da NATO. Em todas estas circunstâncias a Armada funcionou como instrumento de valorização das posições Atlânticas por-

Fotos do arquivo do Museu de Marinha (3).



Gravura do desembarque do exército de D. Pedro no Mindelo, a 8 de Julho de 1832. A grande vantagem dos liberais na guerra civil, que acabaria por lhes dar a vitória, foi a forma como improvisaram em pouco tempo uma marinha operacional, tendo exercido um efectivo controlo do Atlântico português e da costa nos momentos decisivos.

de somente 7000 homens, contra os mais de 80000 homens que D. Miguel mantinha em armas. O factor isolado que mais contribuiu para a vitória liberal foi, sem dúvida, a compreensão da importância do controlo da costa e a capacidade de criar uma força naval que a garantisse. Também em 1910, por exemplo, os republicanos se conseguem impor e mudar o regime em larga medida pelo apoio que angariaram na Armada, apesar de terem contra si a maioria do corpo de oficiais do Exército. Noutras mudanças de regime, como em 1926 ou em 1974, o papel da Armada não foi tão evidente, mas foi sempre necessária a sua passividade ou colaboração em pequena escala para assegurar a vitória da facção que queria impor um novo regime – foi o caso da Regeneração de 1850, do golpe de 1926 ou de 1974. O que nunca



O cruzador Almirante Reis (ex-D. Carlos) (1898-1925), com 4100 t, era um dos dois únicos que merecia essa classificação e foi o mais importante navio de combate da Armada no primeiro quartel do século. Seria usado principalmente nas lutas internas, no dispositivo de defesa de Lisboa e para assegurar missões de representação e prestígio.

tuguesas, seja por assegurar minimamente a sua defesa contra certos tipos de ameaças, seja por se integrar num dispositivo mais geral de defesa do Atlântico, como aconteceu, para citar somente dois exemplos na 1ª Guerra Mundial ou depois da criação da NATO.

O “NOVO BRASIL EM ÁFRICA”

Um terceiro ponto diz respeito à importância da Armada em termos da criação e aplicação possível de uma estratégia nacional. Durante grande parte da Época Contemporânea essa estratégia confundiu-se com o sonho de “um novo Brasil em África”. Não interessa aqui saber se esse sonho era viável ou não, se estava ou não adaptado às múltiplas realidades envolventes ao longo destas

Foto do arquivo do Museu de Marinha.



A lancha-canhoneira Carabina (1891-1908) de fabrico britânico e com apenas 53 toneladas é um exemplo da “poeira naval” que desempenhou um importante papel nas campanhas da pacificação dos fins do século XIX, usada no Zambeze e no Incomati.

dezenas de anos. O que interessa é que ele existiu, foi um elemento essencial na formação do Portugal contemporâneo, da sua economia, mentalidades, política e ideologia. A Armada foi um instrumento vital para concretização possível desse sonho. Até 1895 a Armada foi a principal presença no Império. Era um verdadeiro bombeiro barato, sempre pronto a apagar fogos e impedir desastres. Era ela que abafava as rebeliões, apoiava a colonização, mantinha a soberania possível contra o exterior, garantia grande parte da administração, combatia o tráfico negreiro e explorava o interior. Depois de 1895, quando as campanhas de pacificação se deslocam para o interior, a Armada foi numericamente suplantada pelo Exército como a principal presença militar europeia no Império, a pontos de quase ter desaparecido entre 1918 e 1960. Simbolicamente a administração do Império e da Marinha pertencem a um mesmo Ministério até quase à 1ª Guerra Mundial. Ao longo do século XX, a Armada continua a ser um factor multiplicador de forças no Império, o único ao dispor de Portugal até muito tarde e, logo, o único capaz de garantir a soberania nas múltiplas crises. É a Armada que, por exemplo, garante a defesa da presença em Macau na guerra civil na China em 1927, ou que é enviada a reforçar Angola na crise interna de 1931, ou que é chamada a recuar Timor em 1945. Mesmo nas guerras de 1961 – 1974 a Armada, embora estivesse longe de ser a arma mais numerosa, desempenhou



A LFP Fomalhaut (1961-1975) pertencia à classe Bellatrix que, com 13 exemplares, foi a mais numerosa do seu tipo usada nas guerras de 1961-1974. Feitas na RFA e em Portugal (o segundo lote) foram usadas nos três teatros de operações.

uma importante função e adaptou-se amplamente a um tipo de conflito que desconhecia até aí. Ela seria, juntamente com a Força Aérea, o grande factor multiplicador de forças que permitiu a Portugal ser o país da Europa que aguentou durante mais anos uma guerra subversiva e que mais investiu nela em termos relativos, enquanto o Exército se tornava o principal sustentáculo dos dispositivos montados em todos os teatros de operações. A Armada que estava no Império e assegurava estas funções vitais para a estratégia nacional pouco tinha a ver com as esquadras que controlavam os oceanos. Era uma verdadeira “poeira naval”, de navios que iam de poucas dezenas a poucas centenas de toneladas. Os raros navios que tinham mais de mil toneladas (quase nada em termos europeus) asseguravam normalmente a chefia das estações e funcionavam como bases móveis de apoio da poeira naval, que desempenhava as reais funções.

A DEFESA EXTERNA DO ESPAÇO EUROPEU

A Armada tem ainda grande significado em termos da definição de uma política militar nacional, mesmo quando pensamos somente no espaço europeu. Para compreender as razões de tal é preciso recordar que até 1974 o conceito básico por detrás da política militar para defesa do espaço europeu era a estratégia das guerras napoleónicas. O país não podia contornar o facto de que só tinha uma única fronteira terrestre europeia e que esta o separava de um vizinho bastante mais poderoso. Não havia profundidade estratégica do território nacional do lado do continente, pois todo o país era um rectângulo com cerca de 200 Km de largura e acesso relativamente fácil ao litoral. A profundidade estratégica só se podia encontrar do lado do Oceano, onde o território se prolongava pelos espaços insulares criando a zona que desde finais do século XIX se chamava o “triângulo estratégico” (Lisboa- Açores- Cabo Verde). A política militar nacional em termos da Europa tinha sempre na sua base a noção que, em caso de ataque em força na fronteira terrestre, a única defesa era retirar o mais lentamente possível para o litoral e aguentar aí a investida do invasor o máximo de tempo, em posições defensivas preparadas à volta da capital. Era a noção do “campo entrincheirado de Lisboa”, que de várias formas



A corveta-couraçada Vasco da Gama (1876-1936) veio para Portugal como o principal elemento na defesa da frente naval do campo entrincheirado de Lisboa, mas cumpriu múltiplas missões de outro tipo na sua extensa vida activa.

esteve no centro da política militar nacional até 1945. Era um cenário que admitia duas variantes: ou Lisboa se defendia até chegarem reforços por mar e era então possível passar à contra-ofensiva; ou tal não acontecia e os órgãos de soberania deviam retirar para as ilhas, de modo a continuar aí a resistência com o apoio dos Aliados. Em qualquer dos casos a Armada era chamada a cumprir várias funções importantes: assegurar a defesa da capital pelo lado do mar; assegurar a defesa mínima das ilhas; garantir a possibilidade de retirada dos órgãos de soberania para a região insular; garantir a cooperação com os Aliados e os reforços que vinham necessariamente do mar. Estas eram as missões centrais da Armada em termos da política militar nacional até 1945. Na realidade, como o perigo real de um ataque em força na fronteira europeia era remoto na maior parte das situações, enquanto as

Foto do arquivo do Museu de Marinha.

restantes necessidades eram urgentes e prementes, esta função vai permanecer como central nos planos navais, mas só muito parcialmente concretizada em termos de unidades e meios efectivos.

A partir de 1945 a situação muda. Pela primeira vez os responsáveis nacionais reconhecem que Portugal continental não se pode defender na fronteira ou no campo entrincheirado de Lisboa, conceito obsoleto com os novos meios técnicos. A política militar nacional em termos da Europa passa a ter no centro a cooperação do país em tempo de paz com os aliados, de modo a criar um dissuasor conjunto crível. Até 1961 essa cooperação era vista principalmente como um esforço conjunto com a Espanha para a defesa dos Pirinéus. A partir de 1949, a tendência, porém, era para dar um peso crescente à colaboração no seio da NATO. Depois de 1974, essa foi, sem dúvida, a referência primordial. A Armada desempenhava um papel importante nesta cooperação, a pontos de ser a arma mais beneficiada com a ajuda externa nos primeiros dez anos de inserção na NATO. Entre 1960 e 1974 as guerras de África alteram a divisão de recursos e a defesa do espaço europeu passa claramente para segundo plano, com o abandono relativo das tarefas NATO e da cooperação militar com a Espanha. No entanto, nestes anos é a Armada que, com a formação do IBERLANT, se torna o principal elo de ligação operacional à NATO, assegurando a presença portuguesa nos exercícios e treinos comuns, em conjunto com as unidades aéreas do Montijo, herdeiras directas da aeronáutica naval. O fim das guerras de África em 1974/75 altera por completo de novo as prioridades da política militar, com um retorno às posições tradicionais. Há um esforço de edificação de Forças Armadas mais pequenas e modernas, equilibradas e inseridas numa arquitectura de defesa comum, que continua a ter a NATO como pilar principal, embora com um crescente peso do esforço autónomo da União Europeia.

A Armada, em resumo, foi ao longo de toda a Época Contemporânea um elemento essencial para o desenvolvimento de uma política militar adaptada à vertente da defesa externa do espaço europeu.

CIÊNCIA, TÉCNICA. ARTES E LETRAS

Numa opinião pessoal uma das mais importantes funções do militares na Época Contemporânea em Portugal tem sido a de funcionarem como veículos de modernização da sociedade, em termos da técnica, da ciência, das formas organizativas e políticas. É uma função pouco importante nos grandes poderes, como a Inglaterra ou os EUA, mas essencial nos pequenos e, muito em especial, num poder tão original como Portugal. As novidades técnicas e científicas tendem a chegar ao país através dos militares, em programas de rearmamento financiados e apoiados do exterior para responder a crises. Estes são acompanhadas em regra de uma mobilização, de amplas transformações na organização, mentalidade, técnicas, tácticas e funcionamento das Forças Armadas, o que é um resultado directo da importação de novas tecnologias. Quando a crise passa e se dá a desmobilização, os largos milhares de antigos militares que regressam à vida civil são outros tantos veículos de transmissão das técnicas, formas organizativas, atitudes e mentalidades que aprenderam nas fileiras.

No caso da Armada, basta recordar que não só a formação dos oficiais foi o grande incentivo para o desenvolvimento da matemática e da engenharia em

Portugal nos séculos XVIII e XIX, como até bem avançado o século XX o Arsenal da Marinha de Lisboa era a mais complexa e a maior instalação industrial existente no país. A máquina a vapor, por exemplo (uma das técnicas básicas da primeira revolução industrial) veio para Portugal aplicada à navegação (em 1820) e vulgarizou-se minimamente com as campanhas da guerra civil, que trazem a primeira geração de engenheiros maquinistas (ingleses) para o país. A primeira máquina a vapor nacional foi feita no Arsenal, tal como saíam da Escola Naval os primeiros



O navio hidrográfico D. Carlos I, recentemente aumentado ao efectivo da Armada, é o mais moderno representante de um longo empenhamento da arma no desenvolvimento da ciência e da técnica nacionais.

engenheiros maquinistas nacionais. Mesmo algumas empresas das tecnicamente mais desenvolvidas em Portugal nasceram a partir do esforço dos programas navais, como é o caso da Parry & Son, fundada por dois engenheiros ingleses contratados anteriormente pelo Arsenal da Marinha. Já nos finais do século XIX o Arsenal de Lisboa seria ainda responsável pelo uso pioneiro da tecnologia do trabalho do aço ou pela aplicação da electricidade a fins industriais. Foi a Armada que, na passagem do século, desempenhou um papel central no desenvolvimento de algumas das novas ciências em Portugal, como a meteorologia, a astronomia, a oceanografia ou a hidrografia, para já não mencionar a geografia, a etnografia, a antropologia ou a botânica, com influências múltiplas, onde a Armada é uma das significativas. Algumas das técnicas mais importantes do século XX chegam ao país através da Armada, como sejam parcialmente o aço, as comunicações rádio, a electricidade, os motores de explosão. Mais tarde, depois da 2ª Guerra Mundial, a Armada cumpre uma importante função na vinda para Portugal das tecnologias ligadas à electrónica e à informática.

Os oficiais da Armada desempenham ainda um papel em alguns campos das letras e da cultura, aspecto normalmente sublinhado pelos poucos autores que estudam estes assuntos mas que, numa opinião pessoal é muito menos importante do que a sua função na vertente da ciência e da técnica. Neste último campo, a Armada é pura e simplesmente vital para as grandes técnicas que marcaram o contemporâneo e sem as quais este não existia. No caso das letras e das artes a acção dos oficiais da Armada é meramente auxiliar e complementar, mas nunca vital. Deve ser salientado, porém, o seu contributo na



Canhoneira de 1ª geração Rio Guadiana (1865-1875), feita no Arsenal da Marinha de Lisboa, com máquina importada da Inglaterra, apesar do Arsenal ter já fabricado a primeira máquina a vapor nacional.

Foto do arquivo do Museu de Marinha.

vertente particular da História, muito em especial na História da expansão e dos séculos de ouro, bem como um conjunto de autores notáveis na narrativa de viagens e na literatura popular e de divulgação científica de finais do século XIX.

COMÉRCIO E FOMENTO

Um sexto campo diz respeito à acção da Armada no comércio marítimo e no fomento. Na Época Contemporânea o comércio marítimo multiplica-se muitas vezes, tendo por exemplo mais do que decuplicado entre 1860 e 1900. A Armada foi chamada a organizar e coordenar esta actividade central em termos de uma sociedade moderna. Será ela a lançar em meados do século XIX a divisão da costa em departamentos e capitánias, a organizar os marítimos, a disciplinar as pescas, a coordenar a actividade portuária e a incentivar o desenvolvimento de instalações portuárias adaptadas. Para além disso, a Armada irá organizar as funções necessárias a garantir a segurança do comércio marítimo, desde a farolagem das costas aos serviços de socorros a náufragos, sem esquecer o levantamento hidrográfico e a instalação das mais diversas ajudas à navegação, desde sistemas de bóias e luzes até ao LORAN e à recepção de satélites.



Edifício da Capitania de Porto Santo. A rede de Departamentos Marítimos e Capitánias foi uma contribuição importante da Armada para fomentar e organizar a actividade marítima, garantindo nomeadamente a segurança da navegação, o fomento das pescas e a organização dos marítimos, essencial para o recrutamento moderno.

Durante grande parte de Época Contemporânea é a própria Armada que assegura directamente o transporte para certas zonas do Império não servidas por carreiras regulares nacionais, como Moçambique (até começos do século XX), a Índia ou Timor. É igualmente a Armada a responsável pelo correio marítimo até muito tarde. É ainda o Ministério da Marinha que organiza e fomenta o desenvolvimento da marinha de comércio e de cabotagem. A Armada é igualmente chamada desde muito cedo a defender o espaço marítimo, tanto contra o contrabando, como contra as actividades de pesca não permitidas ou a emigração clandestina, para o que organiza de forma permanente esquadilhas de fiscalização nas zonas de fronteira marítima (as mais regulares são as do Algarve e do Rio Minho). A Marinha desempenhou ainda certas funções de fomento pouco normais, como sejam a criação da primeira rede de comunicações rádio nacional em termos da Europa, do espaço insular e do Império.

DIÁSPORA E EMIGRAÇÃO

Finalmente podemos distinguir um sétimo campo essencial para um país como Portugal, que se afirma e se defende secularmente através da diáspora pelos quatro cantos do mundo. É um movimento associado desde o primeiro momento à formação de Portugal, mas especialmente intenso na Época Contemporânea. A emigração em larga escala arranca em meados do século XIX



Foto do arquivo do Museu de Marinha.

O contra-torpedeiro Lima (1933-1965) tornou-se famoso pelas operações de salvamento de náufragos britânicos nos mares dos Açores durante a 2ª Guerra Mundial. Vemos na foto o seu comandante, CTEN Sarmento Rodrigues, a observar, juntamente com os comandantes de navios torpedeados, alguns dos estragos que resultaram do mau tempo que se enfrentou numa destas operações, quando o Lima registou nos aparelhos uma inclinação extraordinária de 67°.

em direcção ao Brasil e à América e torna-se uma das mais marcantes características da maneira portuguesa de estar no mundo. A Armada é chamada a organizar, coordenar e apoiar este fluxo desde o primeiro momento. A emigração para o Brasil, por exemplo, era controlada pelos capitães de porto e os navios da Armada tinham a missão concreta de reprimir a emigração clandestina. Eram eles também que faziam périplos tão regulares quanto possível pelos principais portos de destino dos emigrantes, para apoiar as comunidades portuguesas e desenvolver a sua identidade. Nas alturas de crise – e muitas houve devido a desastres naturais, revoluções, golpes ou guerras – era a Armada a primeira chamada a actuar para proteger as comunidades nacionais, fosse na revolução no Brasil em 1890, nas guerras da América do Sul ou na Guerra Civil Espanhola em 1936, quando os avisos e contra-torpedeiros da Armada asseguram a retirada dos portugueses nos principais portos do país vizinho.

Depois do que ficou dito penso que é inevitável concluir que o poder naval foi muito importante na formação do Portugal contemporâneo e isto justamente porque o país é um pequeno estado que não pode ter a veleidade de exercer um controlo dos oceanos. O poder naval moldou a evolução política interna, valorizou as posições atlânticas, foi um veículo privilegiado de contacto com os grandes poderes, permitiu os sonhos do “novo Brasil”, foi uma importante via de modernização da sociedade portuguesa, contribuiu para o seu fomento e apoiou a diáspora. Podemos dizer que, ao contrário das aparências, o poder naval foi especialmente importante no Portugal contemporâneo justamente quando desapareceu, pelo menos quando desapareceu em termos dos conceitos usados pelos grandes poderes. Voltamos assim ao ponto de partida quando referimos que quem tentar analisar o caso de Portugal com a aplicação dos conceitos dos grandes poderes só prova que não entende o fundamental. A realidade é o contrário da aparência neste caso, como, aliás, na maior parte dos outros. A dificuldade está em usar os instrumentos do saber para ver para além do nevoeiro do “senso comum”.

Prof. Dr. António José Telo

Nota:

Este pequeno artigo resume muito brevemente pontos e teses desenvolvidos no livro do autor sobre *História da Marinha Portuguesa em 1824 – 1974*, publicado pela Academia da Marinha

Visita a Santiago de Compostela

Quem nunca foi a Santiago de Compostela imagina certamente uma cidade muito antiga, com uma imensa catedral onde pululam peregrinos de todas as nacionalidades, vindos à procura da emoção de olhar ou tocar um testemunho da passagem do próprio Cristo pela terra. Há mais de mil anos que esta emoção percorre todo o mundo cristão, ultrapassou os limites da própria Europa e encheu os caminhos de acesso à cidade de peregrinos que, a pé ou a cavalo, arrastaram as suas penitências pelas agruras do tempo. Compostela vive a par de Jerusalém e de Roma a aura de santidade que motiva as gentes a procurar remédio para os males da alma, nas paredes quase milenares da sua catedral.

Aqueles montes sempre tiveram um carácter sagrado cuja tradição vem da idade do bronze, atravessou o período romano, suevo e visigótico. São imensas as necrópoles encontradas nas escavações arqueológicas que têm sido feitas na zona da catedral. Contudo, o sinal milagroso viria a surgir no século IX (ci. 814), quando um monge de nome Pelaio, que cuidava de uma pequena ermida dedicada a San Felix, anunciou ao bispo de Iria, Teodomiro, a aparição de uma luz intensa, sobre uns montes vizinhos. A lenda já tinha trazido até essa época a hipótese de que Santiago — irmão de São João (evangelista) e um dos apóstolos mais íntimos de Cristo — pregara pela Galiza e depois do seu martírio em Jerusalém, no ano 42, o seu corpo fora transportado numa barca até às praias da costa norte da Península Ibérica, onde queria ser sepultado. Desta hipótese lendária até à realidade de hoje foi apenas a visão de Pelaio e a crença de Teodomiro de que se estava em presença do túmulo perdido de Santiago maior. Compostela é o nome que resulta da modernização

de *campus stellae* (campo da estrela), o lugar onde apareceu a tal luz extraordinária e onde foi encontrada uma cripta principal, rodeada de duas campas menores, correspondendo ao que diziam as tradições orais sobre a sepultura do apóstolo, com os dois seus discípulos, Teodoro e Atanásio.

Afonso II, o Casto, abraçou a ideia de Teodomiro com entusiasmo, e imediatamente começou a construir-se uma modesta igreja que viria a ser aumentada poucos anos depois por Afonso III. No final do século IX já existia uma basílica de tamanho apreciável (situava-se na zona onde hoje o transepto se cruza com a nave central, apanhando uma parte do altar mor e, naturalmente, a cripta, tida como sendo do apóstolo), em redor da qual começou a crescer uma cidade amuralhada que Almançor arrasou em 997. Só no reinado de Afonso VI, o avô do nosso rei Afonso Henriques, começaram as obras da catedral que hoje conhecemos. Iniciou-as o bispo Don Diego Peláez e continuou-as Diego Gelmires que viria a ser o primeiro prelado a receber o título de arcebispo.

É interessante salientar que nestes tempos remotos em que o norte da Península vivia numa situação de precária segurança, ameaçada permanentemente pelo poder muçulmano instalado a sul, os soberanos da Galiza, Leão e Castela, tudo faziam para atrair à região os cavaleiros que pela Europa procuravam aventuras de armas. Por isso, a ideia de empolgar uma eventual descoberta do túmulo de Santiago não pode ser tida como desinteressada e devem analisar-se alguns dos factos que então ocorreram. Santiago poderia tornar-se rival de Roma, apesar de que o prestígio da cidade dos Papas tinha a aura de ter sido sede do Império. Mas repare-se que o cristianismo daqueles tempos não beneficiava das facilidades de comunicação que hoje



Santiago Cavaleiro "Matamouros".

conhecemos, e a Península Ibérica pugnou por uma enorme independência em relação ao poder papal. Durante muitos anos houve mesmo uma liturgia hispânica própria, onde se misturavam influências culturais moçarabes que mostravam bem como era sentida a necessidade de conviver com um inimigo poderoso. Só no tempo de Afonso VI, com as medidas tomadas pelo Papa Gregório VII (reforma gregoriana) e pela acção da ordem de Cluny, a igreja peninsular cedeu à normalização litúrgica romana. Nessa altura, Compostela foi administrada por Diego Gelmires, que era membro da ordem de Cluny (como o tinha sido Gregório VII), e integrou a cidade santa no mundo da igreja romana, embora sem deixar de obter alguns benefícios e privilégios muito especiais.

A acção deste primeiro arcebispo de Compostela está ligada a toda a movimentação política que levou à independência de Portugal. O herdeiro de Afonso VI no trono de Leão e Castela foi seu neto, Afonso VII, filho de Urraca e primo de Afonso Henriques. Esse príncipe foi educado na Galiza, sob a alçada da família de Trava e debaixo do patrocínio de Diego Gelmires. A Galiza tinha, de facto,



Grupo de alunos, professores e funcionários da Escola Naval à frente da Catedral.

uma importância muito grande no espaço de Afonso VI e Santiago de Compostela, como símbolo do cristianismo peninsular, era uma das razões dessa importância.

Quando os nobres portugalenses, alçaram a figura de Afonso Henriques e partiram para a batalha de S. Mamede, em 1128, sobretudo reagiam contra uma crescente influência galega no seu espaço. E nesta reacção dos cavaleiros de Entre Douro e Minho está patente um outro sentimento, de natureza religiosa, ligado à rivalidade entre Braga e Compostela. Lendariamente, Braga foi a primeira diocese da Península Ibérica, fundada pelo próprio Santiago. E a imagem de Braga, como cidade sagrada, congregadora do sentir cristão, nunca desaparecera, mesmo durante a ocupação muçulmana. Agora, com a política de Diego Gelmires em Compostela e com os ataques directos que fez contra Braga (cujo arcebispo era S. Geraldo), levantava-se uma outra razão motivadora da independência do espaço portugalense. E essa razão está, sem dúvida, presente em S. Mamede.

A Escola Naval foi visitar Santiago de Compostela no fim de semana de 17 e 18 de Abril último. Alunos, professores e funcionários, numa manhã cinzenta e chuvosa entraram na velha cidade, não como o fizeram milhões de peregrinos ao longo dos séculos, mas como o fazem os viajantes do século XX. Não se deslocaram a pé, apoiados no seu bordão. Usaram confortáveis autocarros e viajaram pela auto-estrada, como tem de fazer quem vive os tempos modernos e apenas tem dois dias para visitar um lugar que fica a mais de seiscentos quilómetros do Alfeite. Por isso, quando as torres da catedral de Santiago emergem da bruma e, com todo o seu esplendor, rompem o ar cinzento de uma manhã chuvosa, a nossa emoção não pode comparar-se à de quem percorreu milhares de quilómetros a pé, em busca daquela imagem redentora. Contudo – independentemente do sentir religioso de cada um – ninguém é insensível ao peso histórico de um lugar que merece a atenção de toda a cristandade, desde o século IX. Compostela é um livro aberto onde foram escritos testemunhos de todo o milénio que se finda. O núcleo central da catedral, construído no século IX, foi destruído pela invasão de Almançor e dele apenas temos um testemunho arqueológico. Mas a catedral do século XI é, basicamente, a mesma que vemos hoje. Apenas lhe foram acrescentados ornamentos e acréscimos que o gosto de cada época foi determinando. Por ela passaram as mãos dos arquitectos góticos, renascentistas e, sobretudo, barrocos. Toda a parte virada para a praça do Obradoiro (que corresponde à entrada principal da igreja) é barroca e foi completada no século XVIII, pelo arquitecto Fernando de Casas y Novoa. Ela esconde a antiga entrada românica, onde havia uma antecâmara destinada penitentes e catecúmenos (era comum nas igrejas daquele tempo e podemos encontrar o mesmo em Braga), separada da igreja pelo magnífico Pórtico da Glória. Não nos é possível descrever

Santiago de Compostela nas poucas páginas deste artigo, mas não seria possível deixar passar esta obra do século XII, atribuída a Mestre Mateus. O Pórtico da Glória explica, por imagens, toda a essência da religião cristã, contida no Antigo Testamento e nos Evangelhos: a vida e a morte, com a salvação para uns e o castigo eterno para outros. Numa época em que predominava ainda o românico, esta obra magnífica apresenta já a emergência do gótico que despoletaria a partir de então.

O lugar da catedral de Compostela tem túmulos e vestígios que remontam à idade do bronze. Os túmulos que são atribuídos a Santiago e aos seus discípulos, deixam céptica a própria igreja, que reconhece serem do século I ou II, como o mostram os estudos arqueológicos, mas não garante que contenham os restos do apóstolo. O que é que lá está, de facto? Como já vimos, em tempos estiveram ali interesses de natureza política, tentativas de afirmação da Península Ibérica no mundo cristão e o apelo à vinda de cavaleiros que combatessem os mouros. Estiveram muitas mais coisas, certamente, porque a explicação dos factos históricos raramente se esgota em duas ou três explicações simples. Mas, sobretudo, esteve ali uma razão de peregrinação e de consolo moral para milhões e milhões de pessoas. Foi o ponto de apoio de uma forma de fé, e a fé (não necessariamente cristã) é algo que a própria razão elege como indispensável à vida.

E o *ex libris* de Compostela é sem dúvida a imagem clássica do peregrino: o penitente curvado, coberto por uma capa de burel, apoiado no bordão, um chapéu de abas largas, com a parte da frente levantada, uma cabaca para a água e uma vieira*. As peregrinações envolvem uma penitência que exige moderação, despojamento e sacrifício. É, sobretudo, um estado psicológico de quem procura consolo e paz, na paciência da longa



Pórtico da Glória.



Porta Santa.

caminhada e no alheamento da vida comum. Não é sequer um fenómeno cristão, embora fosse como tal que marcou a cultura europeia. Todos os povos antigos tiveram quem se entregasse às longas caminhadas, na busca de algo misterioso que não é fácil de definir, e que não está em Santiago de Compostela nem em parte alguma da terra. Está dentro do próprio peregrino caminhante e só pode ser descoberto na solidão da caminhada, longe da azáfama quotidiana, a olhar para as árvores, a sentir a envolveria terrível do deserto ou a contemplar o imenso espaço marítimo. O marinheiro é também um peregrino. Aliás, o marinheiro é, sobretudo, um peregrino. O que pode ter feito com que milhões de pessoas caminhassem para Compostela?... A fé de que iriam estar em contacto com as ossadas de um companheiro de Cristo? A emoção da proximidade do objecto que testemunhou o sagrado?... Sem dúvida nenhuma! Mas não será isso apenas uma razão comum para justificar a necessidade de largar o mundo social absorvente e procurar-se a si próprio, fora dessas influências estranhas?... E não é a mesma coisa que se procura nos espaços marítimos infínitos?... Estou em crer que sim. Talvez que os marinheiros modernos não o sintam tão intensamente como sente o velejador oceânico ou como sentiram os homens do mar de tempos antigos, quando os navios se arrastavam à velocidade que a natureza permitia. Mas a atracção pelo mar continua a ser uma obra do peregrino que há dentro de cada um de nós. 📌

J. Semedo de Matos
CTEN FZ

Nota:

* Não é muito clara a forma como a vieira (concha) entrou na simbologia de Compostela.

A Escola Naval está disponível em:
www.escolanaval.pt

Rumo ao passado

A crônica da Reserva Naval é a Crônica do “meu tempo”. Sete anos de vivência activa na Marinha de Guerra, na década de sessenta e em idade compreendida entre os vinte e dois e os vinte e nove anos, deixam marca permanente na vida de qualquer um.

Não fujo à sina, nem razões tenho para lamentar esse tempo.

Gratas recordações dessa época, com passagem longa por Fragatas, Patrulhas, Draga-Minas, Lanchas de Fiscalização e Petroleiros, nos cenários da costa europeia, no mar das Caraíbas ou nessa terra fabulosa de Angola, foi prenda para quem inicia vida de adulto de que poucos se podem gabar.

Eu, por mim, gabo-me.

Quando, em 1961 entrei na Escola Naval, para a frequência do 4.º Curso Especial de Oficiais da Reserva Naval, um *Cabo* era um velho e um senhor *Almirante* uma figura veneranda, a que um *Cadete* só tinha acesso quando calhava de ser premiado ou castigado.

Entristece-me a realidade.

Hoje, um *Cabo* é um miúdo, e um senhor *Almirante* é um Filho da Escola, um rapaz do “meu tempo” que foi promovido a guarda-marinha já eu era 2.º tenente.

São os sinais da idade.

Nesse tempo, fazia-me confusão como é que havia largura, nos ombros de um capitão-de-mar-e-guerra, para caberem tantos galões.

Imaginava-os, por debaixo da camisa, usando um cabide e, quando vestiam a farda azul de Inverno, servindo-se de uns braços mais compridos, postiços, para que o óculo não assentasse nos cotovelos.

Não entendia como era possível mudar, na camisa branca, o colarinho de goma, colocá-lo na posição em poucos segundos e conseguir que o mesmo se mantivesse impecável ao longo de todo o dia.

Na minha camarata da Escola, o Zé Figueira, o cadete que mais histórias legou ao nosso curso, adoptou o sistema de nunca tirar a camisa, após experiências frustrantes em que o colarinho ficava sistematicamente com uma das pontas

viradas para a nuca, enquanto o dono do pescoço blasfemava contra os “capitães” que tinham inventado as fardas só para nos tramarem.

Também não entendia porque é que a alvorada tinha de ser às 7 horas da manhã, exactamente quando o sono melhor sabe.



Criança angolana vivia com orgulho

Se um militar é o espelho da Nação, bem podia o clarim tocar um pouco mais tarde.

E nunca percebi porque deveria saber distinguir, pela silhueta, um Submarino, de uma Fragata.

Hoje, gente bem mais responsável (?) do que eu, não distingue um Porta-aviões de um Cacilheiro.

Insisto em dizer que me entristece a realidade.

Andaram a convencer-me que um major não era o mesmo que um bombeiro, que um marinheiro fora feito para andar no

mar e que um navio só seria nosso quando pudessemos içar nele a Bandeira Nacional durante todo o ano, quando afinal verifico que um marinheiro não tem de andar no mar, que para isso também existe a Guarda Fiscal e a Guarda Nacional Republicana, e que os navios podem ser nossos por períodos de três meses, alternados com outro qualquer país, desde que os leiteiros estejam em língua adoptada pela Comunidade Europeia.

É, por essas e por outras, que me gabo do “meu tempo”.

Aprendi, por exemplo, que uma criança angolana era um rapazinho com idade menor, que tinha orgulho em se deixar fotografar comigo, ou que dormia sem medo, quando afinal, criança angolana é apenas um qualquer miúdo que só tem uma perna e consegue, com apenas dez anos de idade, passados que são vinte e cinco desde que eu deixei de o escravizar, continuar a falar português mesmo tendo como professores cubanos e americanos.

Há realmente mistérios indecifráveis.

E ponho-me a pensar como é útil a

Internet, o e-mail, as dióxinas, os campos de refugiados, as cimeiras mundiais, as conferências de imprensa e as reuniões do G 8.



... e dormia sem medo.

Uma coisa me consola: com a velocidade das coisas, com a inflação e o stress, com a ténue separação entre a vergonha e a desvergonha, nada, hoje em dia, dura muito tempo.

Nem mesmo a miséria!

Que a memória me não falhe para as crônicas que procurarei trazer à Revista da Armada. 

José Augusto Pires de Lima
Ex.-2TEN RN
(Curso Nuno Tristão)



INFORMAÇÃO TOTTA

CONDIÇÕES EXCEPCIONAIS PARA A MARINHA

Desde há longos anos que o TOTTA mantém um relacionamento privilegiado com a Marinha, tendo vindo, progressivamente, a melhorar e a ampliar as condições oferecidas que, neste momento, se podem considerar verdadeiramente excepcionais. Estas condições são oferecidas ao pessoal militar, militarizado e civil – incluindo os voluntários e contratados, que recebem o ordenado através do TOTTA – e ainda aos reformados, desde que assumam o compromisso de transferir ou depositar as respectivas pensões no BT&A. De seguida apresenta-se um quadro resumido e actual das condições praticadas.

CRÉDITO À HABITAÇÃO

Para aquisição de habitação própria, com garantia hipotecária, em condições excepcionais de taxa de juro, com uma taxa nominal igual a 120% da Lisbor* a 1 mês arredondada para 1/8 de ponto imediatamente superior.

Nas actuais condições e com pagamento de juros ao mês (taxa variável), a taxa a aplicar é 6,125%, beneficiando, ainda, das seguintes condições:

- Redução da comissão de "dossier" para 1/3 do valor normal, ou seja, 10 contos;
- Seguro de vida facultativo;
- Alteração da taxa de juro no decurso do contrato. Quando ocorram alterações na taxa de juro, estas produzirão efeitos a partir do início do período de contagem de juros subsequente.

Estas condições aplicam-se também a empréstimos transferidos de outras instituições.

CRÉDITO AUTOMÁTICO TOTTA ORDENADO

Acesso a uma linha de crédito automático, que permite a antecipação até três meses do ordenado com aplicação de uma taxa de juro reduzida, indexada à Lisbor*.

A taxa a aplicar a este crédito será igual a 172% da Lisbor* a 1 mês, o que, actualmente equivale, após o arredondamento, a 8,625%.

CRÉDITO PESSOAL

Linhas de crédito para diversas finalidades, como sejam despesas de saúde, bens de consumo duradouro, obras, formação profissional, aquisição de equipamento de uso pessoal ou profissional.

São disponibilizadas duas modalidades:

- **Crédito Popular Totta**, com prestação fixa e prazo pré-determinado, com uma taxa fixa durante o período do empréstimo igual a 141,22% da Lisbor* a 6 meses.

Nas actuais condições a taxa a aplicar, após o arredondamento, é de 6,5%.

- **Crédito Económico Totta**, com prestação fixa, escolhida pelo cliente a partir de um mínimo pré-fixado e prazo variável em função das eventuais alterações de taxas.

A taxa de juro aplicável a esta modalidade é igual a 147,66% da Lisbor* a 6 meses.

Nas actuais condições e após o arredondamento, a taxa a aplicar a esta modalidade é de 6,875%.

CARTÕES DE DÉBITO E CRÉDITO

Atribuição do cartão **TottaGold** a todos os Oficiais Generais, Superiores e Subalternos, Sargentos-Mores e Sargentos-Chefes, incluindo os militarizados e civis equiparados, podendo utilizar uma linha de crédito automática de 3.500 contos, no caso dos Oficiais Generais, 3.000 contos, no caso dos Oficiais Superiores e 2.500 contos para os demais. Lembra-se que o cartão **TottaGold** apresenta vantagens substanciais relativamente a qualquer outro cartão emitido em Portugal, nomeadamente quanto aos Seguros que lhe estão associados.

O cartão **TottaGold** é, de facto, o único cartão com um seguro de saúde com um capital de 8.000 contos, total liberdade de escolha da unidade hospitalar, liberdade de recurso ao estrangeiro e coberturas sem limite de idade. Este cartão está isento da primeira anuidade, sendo as seguintes reduzidas, em relação ao habitualmente praticado, para o valor de 2.500 escudos.

No que se refere ao cartão **TottaCard** verifica-se, igualmente, a isenção da primeira anuidade e a redução das seguintes para o valor de 1.250 escudos.

DEPÓSITOS À ORDEM

Remuneração, em condições vantajosas, das contas de depósito à ordem alimentadas a crédito por ordenados e pensões pagos pela Marinha, aplicando-se taxas crescentes às sucessivas parcelas do saldo, com cálculo diário e crédito mensal de juros. Estas contas estão isentas de qualquer despesa de manutenção.

APLICAÇÕES A PRAZO

Disponibilização de uma vasta gama de soluções para aplicações a prazo, nomeadamente de contas com grande flexibilidade, no que se refere a entregas e levantamentos, podendo, inclusivamente, ser movimentadas em qualquer momento (durante 24 horas/dia), através de toda a rede Multibanco. A taxa de juro destas contas varia em função do montante existente na conta na data do vencimento.

Para além dessas vantagens, estas contas, nomeadamente, as contas Totta Super Rendimento e a Conta Rendimento Totta oferecem, ainda, condições excepcionais em caso de levantamento antecipado.

OUTRAS CONDIÇÕES

Serão, ainda, concedidas outras condições excepcionais, nomeadamente:

- Atribuição gratuita de:
 - Livros de Cheques
 - Cartões TOTTA Matic/VISA Electron
- Pagamentos periódicos sem qualquer encargo;
- Redução, para detentores do cartão **TottaGold**, de alguns dos preços constantes do Preçoário do Banco;
- Acesso às condições mais favoráveis que as empresas associadas do BT&A estiverem no momento a praticar, nomeadamente:
 - Leasing Mobiliário
 - Leasing Imobiliário
 - ALD - Aluguer de Longa Duração

* Lisbor - Taxas a que os Bancos estão dispostos a emprestar dinheiro a outros bancos, por prazos entre 1 dia e 1 ano, e que são divulgadas diariamente.

Fev. 1998



BANCO TOTTA & AÇORES

Soc. Anónima • Capital social: 60.000.000.000\$00 • Cons. Reg. Com. de Lisboa, Mat. n.º 1/88.10/11 • Reg. Pes. Colectiva 500766711 • Sede: Rua Áurea, 88 - 1100 Lisboa.



No mês de Agosto, o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada publicou a sua carta nº 16, na qual abordou alguns dos recentes e mais significativos factores influenciadores da evolução da Marinha.

Sublinhando o facto de ter sido nomeado, em 29 de Maio de 1999, um novo ministro da tutela, foram referidas as visitas realizadas à Esquadilha de Submarinos e à Base de Fuzileiros em 16 de Junho e aos navios "Vasco da Gama" e "Albacora", nos quais embarcou, assistindo a exercícios do mar, em 9 de Julho.

Depois de abordar o processo de aquisição de novos submarinos, que continuou a evoluir de forma satisfatória, bem como a publicação do Estatuto dos Militares das Forças Armadas, verificada em 25 de Junho, de que divulgou um resumo das principais alterações verificadas, o Almirante CEMA referiu-se à revisão do sistema retributivo dos militares, aplicável, também, aos militariza-

dos da Marinha. A este respeito, tratando-se de uma questão essencial directamente relacionada com os nossos interesses individuais, tendo por isso suscitado ansiedades e emoções, reconheceu que as actuais disponibilidades financeiras do País, a política definida pelo Governo, o seu diálogo com as chefias militares e o clima de insatisfação que afectou o ambiente de harmonia nas Forças Armadas, constituíram os principais factores que ditaram a solução aprovada. Admitindo que, futuramente, será seguida uma metodologia demarcada da que tem sido seguida para a função pública, o Almirante CEMA afirmou que continuará a pugnar pelo aperfeiçoamento do sistema remuneratório dos militares.

Referindo em seguida a iniciativa tomada no sentido de avaliar até que ponto a opinião pública seria adversa à Marinha, como afirmado repetidamente nos últimos anos, a carta em apreço aborda a sondagem de âmbito nacional que foi realizada e que justificou a elaboração de um artigo para publicação na

Revista da Armada, sobre o assunto. Sintetizando, a opinião pública é, afinal, inequivocamente favorável à Marinha.

A carta refere ainda alguns conceitos e preocupações sobre a gestão, em especial da gestão financeira que deve assentar em três linhas fundamentais:

- A economia da despesa (evitando desperdícios e despesas desnecessárias);
- A análise do investimento (avaliando os custos induzidos em pessoal, material, formação e manutenção, eventualmente resultantes dos investimentos a realizar);
- E o incremento da cultura da responsabilidade (aceitando permanentes acções de inspecção e de controlo).

Ao finalizar, o Almirante CEMA apela à maior contribuição de cada um com vista ao reforço da boa imagem externa da Marinha, mantendo a convicção de que continua a ser legítima a nossa esperança no futuro.

A "VASCO DA GAMA" A CAMINHO DE TIMOR

A fragata "Vasco da Gama" largou no passado dia 23 de Setembro da BNL rumo às águas territoriais da Austrália, onde ficará a aguardar instruções com vista à sua eventual utilização como plataforma de apoio em missões relacionadas com Timor-Leste.

A cerimónia contou com a presença do Primeiro Ministro, Eng^o António Guterres, o Secretário da Defesa Nacional, Eng^o Pereira Penados, o CEMGFA, General Espírito Santo, o VALM Magalhães Queirós, em funções de CEMA, o Comandante Naval, VALM Reis Rodrigues, entre muitos oficiais.

No cais de honra da BNL estiveram também presentes vários órgãos de comunicação social, para além de muitos familiares da guarnição.

Antes da largada e no hangar do navio, o Primeiro Ministro dirigiu algumas palavras à guarnição onde salientou o orgulho que tem nos militares portugueses, manifestando plena confiança na coragem e capacidade das tropas nacionais. Considerou ainda que esta missão é "a mais nobre em que Portugal jamais participou". Seguidamente, o Primeiro Ministro fez questão de cumprimentar cada um dos elementos da guarnição.

A fragata "Vasco da Gama" chegará a Darwin em fins de Outubro, estando previstas duas escalas, uma em Port Said, outra no Colombo (Sri Lanka). Na região da Austrália, a fragata contará com o apoio de um adido naval colocado recentemente naquele país.

O N.R.P. "Vasco da Gama" é comandada pelo CFR Bento Manuel Almeida Gonçalves e dispõe de uma guarnição de 23 oficiais, 45 sargentos e 128 praças intensamente treinados, incluindo secções de mergulhadores e fuzileiros para segurança própria.



O Primeiro-Ministro proferindo a sua alocução a bordo.

Leva embarcados dois helicópteros Super-Lynx, que fazem parte integrante do navio e que estão configurados para transporte de pessoal. Dispõe ainda de sistemas de lançamento de mísseis superfície-superfície e superfície-ar, além de outros sistemas de armas e sensores de moderna tecnologia, que lhe dão a possibilidade de enfrentar cenários de multiameaça no mar. Está também equipada com defesas anti-míssil.

MENSAGEM DO ALMIRANTE CEMA

"Por impossibilidade de estar presente na largada do NRP "Vasco da Gama", formulo por este meio, os meus votos de felicidades para toda a guarnição no desempenho da importante missão que lhe foi atribuída.

Conhecedor do elevado grau de preparação do navio e do profissionalismo, brio e espírito de bem servir do seu comandante e dos seus oficiais, sargentos e praças, estou seguro que todas as tarefas que lhe forem atribuídas terão o desempenho adequado até ao limiar da impossibilidade.

Sei que o entusiasmo que a todos anima não diminuirá ao longo do extenso trânsito, mas antes crescerá com a aproximação do honroso momento em que poderão colaborar com uma vasta força multinacional na reposição da justiça e da paz no território mártir de Timor.

Tenham uma feliz missão."



Foto de Rui Salta (2).

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA A BORDO DO N.R.P. "JACINTO CÂNDIDO"

● Durante o período de 11 a 24 de Julho passado, teve o N.R.P. "Jacinto Cândido" a missão de acompanhar a Presidência Aberta de S. Ex.^a o Presidente da República Jorge Sampaio, na Região Autónoma dos Açores (R.A.A.).

O programa incluiu estadia e passagem pelas várias ilhas do arquipélago com início na Terceira, onde o Presidente da República foi recebido com a devida pompa e circunstância pelas autoridades locais e forças em parada, constituídas por três companhias dos três ramos das Forças Armadas (F.A.s). A representar a Marinha esteve um pelotão de elementos da guarnição do navio e outro de elementos do Comando da Zona Marítima dos Açores e da Estação Radionaval da Horta.

As tarefas atribuídas à "Jacinto Cândido" consistiram essencialmente de apoio logístico, quando solicitado, presença naval próxima com respectivo embandeiramento ou iluminação de gala, consoante os horários praticados, e devidas honras e preceitos estipulados para as diversas ocasiões. De realçar o empenhamento do navio no dia 14 de Julho, em que o Presidente da República realizou o trânsito entre as Flores e o Corvo embarcado neste navio.



O Presidente da República assina o Livro de Honra do navio.

Pelas quatro horas da tarde, ao som de despedida da filarmónica das Flores e festejos da restante população local, o Presidente da República embarcava com a sua comitiva, (Ministro da República, Presidente do Governo Regional, Deputados,...) e comunicação social, sendo recebido a bordo pelo CALM Montalvão e Silva, Comandante da Zona Marítima dos Açores. Prosseguiu de seguida à faina de largada, a que assistiram da ponte alta os ilustres passageiros. Enquanto o navio rumava a águas curvinas, foi servido um lanche no "parque do heli", cruzando-se com o N.R.P. "Almeida Carvalho" que se encontrava na área a fazer levantamentos hidrográficos, o Dr. Jorge Sampaio respondeu aos cumprimentos do navio (guarnição estendida com vivas) na ponte alta.

O ambiente de são convívio gerado, a que não foram alheias as óptimas condições meteorológicas, permitiu que se cumprissem as tradicionais assinaturas do Livro de Honra do N.R.P. "Jacinto Cândido", do respectivo "vale" entregue pelo mais "marreta" da guarnição ao Presidente da República e troca de lembranças. Não podendo o navio atracar, desembarcou pelo portaló o Presidente da República para a embarcação de licenças a bordo, escoltada por dois botes e semi-rígida. Estendida a guarnição, despediu-se o navio com vivas ao nosso Chefe de Estado, como manda o cerimonial marítimo.

Tendo sido talvez neste dia 14 que a corveta "Jacinto Cândido" teve a face mais visível do seu contributo, várias outras tarefas lhe foram atribuídas no âmbito desta missão, que se prolongou até dia 24 do mesmo mês de Julho.

(Colaboração NRP "Jacinto Cândido")



CERIMÓNIA DE INTEGRAÇÃO DOS NOVOS CADETES DA ESCOLA NAVAL

● No passado dia 13 de Outubro, teve lugar na Escola Naval a cerimónia de integração dos **cadetes do curso VALM Sarmiento Rodrigues** (1º ano) no Corpo de Alunos da Escola Naval. Trata-se de uma cerimónia simples, mas plena de significado, sobretudo, para os alunos que, assim, começam a formação com vista a uma carreira de Oficiais da Marinha Portuguesa.

Actualmente, os candidatos ao ingresso na Escola Naval, para além das habilitações literárias normais de acesso ao ensino superior, passam por um conjunto de provas de selecção específicas, onde são analisadas as suas capaci-



dades físicas, psicológicas, de forma a seleccionar os mais capazes para funções onde terão de tomar decisões difíceis e graves, em circunstâncias adversas. São as condições em que pode ter de actuar qualquer chefe militar e todos temos a noção da importância que esta selecção representa. Passada que foi esta barreira inicial, os mancebos são incorporados como cadetes da Armada e prestam um compromisso de honra, numa cerimónia militar que os integram

no Batalhão do Corpo de Alunos da Escola Naval, constituindo a 1ª Companhia.



NOVO SITE NA INTERNET

Encontra-se disponível na Internet desde o passado mês de Julho, uma nova versão do site do Aquário Vasco da Gama, no endereço: <http://www.aquariovgama.pt>. O site foi especialmente concebido para um público-alvo juvenil, uma vez que apresenta características marcadamente didáticas, incluindo vários blocos informativos:

- História e actividades desenvolvidas na instituição
- Informações úteis aos visitantes
- Um alargado bloco educacional
- Informação sobre aquariologia
- Novidades na exposição
- Versão em inglês
- Base de dados sobre espécies aquáticas existentes no A.V.G.

O objectivo do site, para além de divulgar a própria instituição, é responder da melhor forma possível aos numerosos pedidos de informação que chegam ao A. V. G. de norte a sul do



país, sobre os mais variados temas no âmbito da Biologia Aquática. Foi o enorme sucesso registado pela versão anterior, que se encontrava on-line há dois anos, que levou a remodelar e am-

pliar este site, com o apoio de diversas entidades de que se destacam a Câmara Municipal de Oeiras, Ministério da Ciência e Tecnologia e Telepac.

"TOUCH-TANK"

As poças de água deixadas à vista pela vazante nas praias rochosas, são verdadeiras miniaturas dos fundos marinhos, ricas em curiosas formas de vida.

O Aquário Vasco da Gama oferece aos seus visitantes a possibilidade de explorar uma poça rochosa num tanque, recriando este tipo de habitat, onde é permitido observar e tocar nos animais expostos. Neste tanque, que tem registado grande sucesso junto dos visitantes, com particular destaque para as crianças, encontram-se alguns dos habitantes típicos destes habitats como as estrelas e ouriços do mar, as lapas, as cracas, caranguejos, anémonas ou mexilhões.

NOTÍCIAS

COMPCOMAR 99

Decorreu no Grupo N° 2 de Escolas da Armada, através da Escola de Comunicações, a Competição de Comunicações da Armada – COMPCOMAR 99.

A primeira fase da prova decorreu entre 24 e 26 de Março de 1999 na Escola de Comunicações e nas Estações Radionavais que tiveram operadores a concorrer, havendo um total de 38 participantes inicialmente inscritos. Desta fase, constaram 4 provas: Recepção de Morse Acústico, Recepção de Morse Luminoso, Transmissão por Teleimpressora e Operação do Sistema Integrado de Comunicações – SIC.

A segunda fase decorreu integralmente na Escola de Comunicações, no período de 14 a 18 de Junho, e participaram os melhores classificados das provas acima mencionadas, sendo acrescentados os níveis de dificuldade das provas bem como incrementadas mais duas: a prova

do Questionário de Comunicações e a prova de Retransmissão de Mensagens, esta última realizada por equipas de três operadores.

No final classificaram-se em primeiro lugar em cada uma das provas:

Tal como acontece desde 1996, esta competição teve o patrocínio de entidades exteriores à Marinha, sendo de realçar o Banco Totta & Açores, EID e a Telemensagem.

Além dos prémios acima referidos, todos os concor-



rentes receberam uma medalha com o logotipo da Escola de Comunicações, ficando registado nos seus processos individuais as classificações obtidas nesta competição.

A entrega dos prémios pelas entidades patrocinadoras aos melhores classificados decorreu no passado dia 25 de Junho, coincidindo com as comemorações do dia do Grupo N° 2 de Escolas da Armada.

Prova de "Recepção e Transmissão de Morse Acústico"

- 6311892 1MAR CRO Bourdain Estação Radionaval Comandante Nunes Ribeiro

Prova de "Recepção e Transmissão de Morse Luminoso"

- 208694 1MAR CCT Barata NRP "Augusto Castilho"

Prova de "Manuseamento e Transmissão de Mensagens por Teleimpressora"

- 918190 1MAR CCT Albuquerque NRP "Corte Real"

Prova de Operação do "Sistema Integrado de Comunicações (SIC)"

Equipa formada por:

- 242089 1MAR CRO Pires NRP "João Belo"
- 121790 1MAR CCT Serras NRP "Oliveira e Carmo"

Prova de "Retransmissão de Mensagens"

Equipa formada por:

- 6311892 1MAR CRO Bourdain Estação Radionaval Comandante Nunes Ribeiro
- 208694 1MAR CCT Barata NRP "Augusto Castilho"
- 918190 1MAR CCT Albuquerque CZMMADEIRA

MUDANÇA DE COMANDO DA EUROMARFOR

● Realizou-se no passado dia 14 de Setembro na Base Naval Espanhola de Rota, a cerimónia da mudança de comando da Força Naval Europeia, a EUROMARFOR.

O Vice-Almirante Reis Rodrigues, Comandante Naval e actual Comandante da EUROMARFOR, entregou o comando ao Almirante Francisco Rapallo Comendador, da Marinha Espanhola. A cerimónia teve lugar a bordo do porta-aviões "Príncipe das Astúrias", e contou com a presença dos Chefes dos Estados-Maiores das Armadas portuguesa e espanhola,



respectivamente o Almirante Vieira Matias e o Almirante António Moreno. A cerimónia, presidida por este último, contou ainda com a presença de outros oficiais dos países membros das Euroforças e da NATO.

Nesta cerimónia, o novo navio-chefe estava acompanhado por uma força naval constituída por navios das Marinha dos países membros, nomeadamente a fragata N.R.P. "Corte Real" de Portugal, o destroyer "Cassard" de França, e as fragatas "Scirocco" de Itália e "Navarra" de Espanha.

UMA NOVA VIDA PARA A CANOA "BONECA"

● Por iniciativa do Grupo de Amigos do Museu da Marinha, foi assinado recentemente um protocolo com a Câmara Municipal de Cascais e a Marcascais, Sociedade Concessionária da Marina de Cascais, com vista à recuperação e

manutenção da canoa "Boneca". Trata-se de uma embarcação de recreio, lançada à água em 1926, que durante vários anos esteve em doca seca, o que provocou a sua lenta deterioração.

Sendo um testemunho vivo das embarcações tradicionais portuguesas que povoaram toda a zona ribeirinha da grande Lisboa, a canoa "Boneca" encontra-se no estaleiro, em Sarrilhos Pequenos (Moita), a fim de ser submetida a um restauro integral.

Depois de recuperada, vai estar exposta na Marina de Cascais, tendo sido disponibilizado um posto de atracação que passará a ser a base da embarcação, garantindo também a sua segurança.

Este protocolo estabelece também a organização anual, em Cascais, de um festival de embarcações tradicionais que incluirá regatas, prémios de elegância e outras actividades náuticas.

Segundo reza o título de registo na então Brigada Naval da Legião Portuguesa, datado de 8 de Abril de 1946, a "Boneca", possui uma lotação máxima para 25 pessoas e 5,3 toneladas de deslocamento. Construída em madeira, atinge 8,35 metros de comprimento.



O EURO 2004

Portugal ganhou a organização do Campeonato Europeu de Futebol em 2004 e a Marinha deu a sua colaboração.

No passado dia 24 de Julho, no Estádio Nacional, foi efectuado um imenso logotipo humano, que constituiu um record a registar no Guinness e que foi um dos argumentos fundamentais da candidatura portuguesa ao EURO 2004. Sob a direcção do EMGFA, e com a colaboração de outros ramos, a Marinha esteve presente na organização e coordenação do feliz projecto, empenhando 6 Oficiais, 14 Sargentos e 420 Praças, provenientes do Grupo 1, Grupo 2 e Corpo de Fuzileiros. Para além da participação, propriamente dita, a tarefa do pessoal da Armada foi a de distribuir as respectivas camisolas que desenharam o logotipo, encaminhar e enquadrar as pessoas para preencherem os respectivos lugares.



CONVÍVIOS

ALMOÇO-CONVÍVIO DO 2º C.F.O.R.N. 88/89

● Realizou-se no passado dia 10 de Junho na Escola de Fuzileiros, um almoço-convívio para comemorar o 10º Aniversário de Incorporação e Imposição de Bóinas do 2º C.F.O.R.N. 88/89 e Imposição de Bóinas ao 1º Curso da Escola Naval – Classe de Fuzileiros.

Estiveram presentes 32 pessoas entre instrutores, “Filhos da Escola” e familiares de todo o país, inclusive Madeira, que num ambiente de alegria e sã camaradagem e com alguma

nostalgia se recordam os bons momentos passados na Escola de Fuzileiros.

O encontro teve a tradicional “peladinha” de futebol e demonstração de algumas “habilidades” recordadas na Pista de Destreza. Após o almoço, efectuou-se uma visita à Unidade, nomeadamente ao Museu do Fuzileiro, Pista de Lodo, Salas de Aulas, U.M.D., Serviço de Educação Física e Batalhão de Instrução.

O encontro terminou com a



tradicional foto da praxe junto ao Monumento ao Fuzileiro.

Agradece-se ao Comando da Escola de Fuzileiros que permitiu efectuar este convívio que

para alguns foi o retornar à Unidade Mãe após quase uma década.

(Colaboração de Mário Pinto
2TEN SEG)

MARINHEIROS DO CONCELHO DE MAFRA

● Realizou-se no passado dia 1 de Agosto, na Ericeira, o 1º Encontro dos Marinheiros do Concelho de Mafra.

A concentração realizou-se no Parque de Santa Marta, a que se seguiu um almoço-convívio que reuniu mais de 70 “Escolas”. Foi extraordi-



nária a comparência de ex-marinheiros das mais diferentes idades, entre eles dois “jovens” com as bonitas idades de 84 e 86 anos.

A confraternização decorreu num ambiente de agradável convivência e sã camaradagem, terminando com um “Até Breve”.

Contribuímos para enriquecer
as Telecomunicações

Sistemas de Telecomunicações

Comunicações Navais

Rádio e Electroóptica

Automação e Controlo



Empresa de
Investigação e
Desenvolvimento
de Electrónica,
S.A.

Quinta dos Medronheiros - Lazarim
2825 Monte da Caparica PORTUGAL
Tel.01.2948600 Fax.01.2948700
Email: geral@eid.pt

UMA CAMPEÃ DE NATAÇÃO NA ESCOLA NAVAL

● A RA de Junho do presente ano noticiava a vitória da Cadete Sofia Miranda na prova da travessia do Rio Coina do calendário desportivo do Comando do Corpo de Fuzileiros. A mesma militar, de 6 a 8 de Agosto, englobou a delegação que participou em Zagreb nos II Jogos Mundiais Militares organizados pelo Conselho Internacional do Desporto Militar (CISM). Fomos então à Escola Naval conhecer esta atleta...

Sofia Isabel Nunes de Miranda, 18 anos de idade, prestes a iniciar o 2º ano da Classe de Marinha do Curso "Martim Afonso de Sousa", do qual foi chefe de curso durante o 1º ano.

R.A.: Começo por perguntar porque é que veio para a Marinha?

S.M.: Foi sempre uma velha aspiração, aliada à atracção pela vida no mar. O meu desejo inicial era concorrer à Classe de Fuzileiros, dada as suas características operacionais, mas tal não é possível para mulheres, e assim optei então pela Classe de Marinha.

R.A. Como é que decorreu um ano de Escola Naval?

S.M.: Ao princípio senti um pouco de stress, devido à falta de habituação da vida militar, reconheço ainda que tive um papel interessante, dado ter sido chefe de curso e servir de ligação com o Comando do Corpo de Alunos.

R.A.: Existem parentes seus na Marinha ou Forças Armadas?

S.M.: Tenho um primo, o CMG RES Ramos de Freitas e um tio o MAJ GEN Costa Neves da Força Aérea.

R.A.: Com que idade é que começou a nadar e em que clubes é que desenvolveu a sua actividade?

S.M.: Comecei a nadar aos quatro anos no Sport Algés e Dafundo, onde permaneci 10 anos. Posteriormente fiz passagens mais curtas, sucessivamente, no Clube de Natação da Amadora, Sporting Clube de Portugal e Clube de Futebol "Os Belenenses".

R.A.: Fale-me então dos seus resultados desportivos no mundo civil!

S.M.: Conquistei o meu primeiro título nos juvenis, como Campeã Nacional Feminina de 200 mts costas; a partir daí, e nas categorias de júnior e sénior, fui sempre campeã de 100 e 200 mts costas.



A Cadete Sofia Miranda nadando no estilo em que foi Campeã Nacional.

R.A.: Em menos de um ano a sua prestação desportiva nas provas da Marinha e Forças Armadas saldou-se num conjunto de vitórias em quase todas as provas em que participou. Pergunto que tipo de treino tem seguido, se tem treinador, e ainda como é que consegue conciliar estudos e preparação física?

S.M.: Faço um treino diário depois das aulas, apoiada pelo Serviço de Educação Física da Escola Naval, que inclui trabalho de preparação física geral e piscina, nadando cerca de 3Km, longe dos 10Km que diariamente fazia na vida civil.

R.A.: Mas não deixou de impressionar o verdadeiro "ronco" (1) obtido ao alcançar o 1º lugar absoluto numa prova tradicional dos fuzileiros, como é a travessia do Rio Coina! O que é que de facto sentiu?

S.M.: Inicialmente impressiona toda aquela mole humana a lançar-se à água, mas com o decorrer da prova fui-me colocando nos lugares da frente, acabando depois isolada.

R.A.: E qual foi a reacção dos "fuzos"?

S.M.: Acarinharam-me bastante e deram-me um apoio na altura que não vou esquecer.

R.A.: Quando é que soube da convocatória para o CISM, e como é que decorreram os treinos preparativos?

S.M.: Em Junho recebi com surpresa a convocatória oficial, iniciando a minha preparação na 1ª quinzena de Julho, posteriormente ainda nesse mês, embarquei no N.R.P. "Baptista de Andrade" em viagem de instrução à Madeira, tendo inclusive posta à minha dis-

posição a piscina do Clube Naval do Funchal, onde treinei nos dois dias em que permanecemos atracados.

R.A.: E então a adaptação ao mar?

S.M.: Felizmente senti-me bastante bem e nunca enjoiei.

R.A.: Fale-nos então de Zagreb!

S.M.: Segui para a Croácia integrada numa delegação com cerca de 80 elementos, tendo participado em quatro provas: 50 mts costas (12º lugar), 200 mts estilos (14º lugar), 100 mts bruços (19º lugar) e 100 mts costas, onde atingi a final (7º lugar).

R.A.: Qual era o nível das competidoras?

S.M.: Era bastante elevado, onde imperavam campeãs europeias, mundiais e olímpicas e ainda detentoras de vários recordes do Mundo.

R.A.: O que é que significou para si esta experiência do CISM?

S.M.: Em termos desportivos os contactos internacionais são sempre valiosos, para além de ter tido a oportunidade de conhecer um país novo. Pude ainda constatar que o lema do CISM "Amizade através do desporto", se aplicou na realidade, pois todos os atletas estavam ali para dar o seu melhor, mas onde proliferava uma união e amizade que nunca tinha sentido anteriormente nas competições civis.

R.A.: Planos para o futuro?

S.M.: Sair Oficial de Marinha e continuar a treinar e a participar nas provas militares.

R.A.: Estes também são os votos da Revista da Armada, ficando à espera de saber dos seus sucessos escolares e desportivos!

Abel Melo e Sousa
CTEN SEG

Nota:

(1) Palavra do crioulo da Guiné-Bissau, que significa coisa bonita; de valor; de mérito.

GALICIA CLASS LPD/ATS

Esta classe de navios é o resultado de um programa conjunto, entre a Espanha e a Holanda, para a construção de uma nova classe de navio de transporte anfíbio.

O SPS "GALICIA" (L-51) é um navio de apoio logístico, apoio em operações militares combinadas e operações humanitárias. Foi concebido para operar nos mais diversos ambientes com capacidade de transporte de tropas e veículos. Pode operar simultaneamente com quatro LCM, dispondo de uma capacidade total de 2500 tons para transporte de veículos de combate, dispondo ainda de capacidade para operar dois helicópteros em simultâneo.

Foi concebido para operar num largo espectro de missões. A missão principal é obviamente participar em operações anfíbias, podendo também desempenhar tarefas como:

- Plataforma de helicópteros para operações ASW;
- Plataforma para aeronaves VTOL;
- Evacuação e tratamento de feridos;
- Evacuação de refugiados;
- Apoio logístico em operações MCM;
- Protecção de populações;

Em tempo de paz pode participar em viagens de instrução de cadetes, em pesquisas científico/militares.



CARACTERÍSTICAS PARA ID/RECCE

• Convés de voo com grandes dimensões • Popa direita com acesso para lanchas de desembarque • Proa lançada com amuras sobre-elevadas • 2 Mastros ambos quadrangulares fechados; um avante e outro a ré das chaminés • Superestruturas altas e compactas • Chaminés rectangulares uma a EB e outra BB, incorporadas parcialmente nas superestruturas, com entradas de ar laterais • Ponte alta e direita • 2 Meroka (CIWS) ; uma no castelo e outra a ré no topo da superestrutura (a instalar) • 1 Grua posicionada a estibordo a "meio navio".

INFORMAÇÃO GERAL/CARACTERÍSTICAS

PAÍS: Espanha • **TIPO:** LPD/ATS • **DESLOC. MÁXIMO:** 11170 tons • **COMPR. DE FORA A FORA:** 160 mts • **BOCA:** 25 mts • **CALADO MÁXIMO:** 5.6 mts • **DIME. CONVÉS DE VOO:** 60x25 mts • **PROPULSÃO:** 4 Diesel • **AUTONOMIA:** 6000nm a 12 nós • **VEL. MÁXIMA:** 20 nós • **UNID. NO ACTIVO:** 1 Unidade • **ARMAMENTO-ARTILHARIA:** 4x20mm Oerlikon • **CIWS:** 2 Meroka (a instalar) • **RADARES:** Aviso Aéreo (DECCA 2459); Aviso de Superfície (RAN 12 e VPS-2 a instalar); Navegação (1 KH-1007 / F); Control de Heli. (1 KH-1007 / I); • **Radar Sec. (IFF Mk129)** • **EW-ESM:** MK-9100 ALDEBARAN • **CONTRA-MEDIDAS-ENGODOS EW:** 4 SRBOC • **ENGODOS ASW:** Nixie • **MEIOS ORGÂNICOS:** 6 Seaking; 2 AB – 212 • **COMBAT DATA SYSTEM:** LINK 11/14 SATCOM

(Colaboração do 1TEN SEI Fontinha CITAN)

PASSATEMPO

As fotografias abaixo apresentadas correspondem a plataformas navais publicadas pela Revista da Armada desde Fevereiro de 1996. Como passatempo propõe-se ao caro leitor desta revista que as identifique, tal como são apresentadas, em termos de classe de navio.

Imagem 13



Imagem 14



Imagem 15



Imagem 16



SOLUÇÕES

Imagens

Nº 9 – D'Estienne D'Orves Class (FS)

Nº 11 – Lupo Class (ITS)

Nº 10 – Halifax Class (HMCS)

Nº 12 – Santa Maria Class (SPS)

JOQUEMOS O BRIDGE

(Problema Nº 15)

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
8	A	Q	A
-	9	7	7
	4	6	5
	3	5	
		2	

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
V	8	10	D
6	2	9	9
		8	4
		4	2
		3	

Este (E):

♠	♥	♦	♣
R	R	R	10
D	7	V	8
10			
9			
7			
5			
2			

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
A	D	A	R
4	V	-	V
3	10		6
	6		3
	5		

N/S vulneráveis. Dador S. Vejamos o leilão:

S	W	N	E
1 ♥	-	3 ♠ (a)	4 ♠
4ST (b)	-	5 ♥	-
6 ♥ (b)	-	-	-

(a) splinter – convenção útil em que o salto desnecessário mostra um singleton a ♠, 4 ou + ♥ e mão que aguenta pelo menos a partida.

(b) S, bem, faz um esforço e face aos 2 Ases (ou 1 As e ♥ R se jogarem 5 chaves) do parceiro e bons valores da sua mão marcou o chelem.

Saída a ♠ V que S fez de A e jogou ♥ D perdida para o R de E que jogou ♠ R.

Como deve S prosseguir para fazer as restantes vazas.

(Solução no próximo número)

SOLUÇÕES PROBLEMA Nº 14

Neste agressivo contrato N/S têm apenas duas perdentes a ♦, tendo portanto que eliminar uma. O apoio dado por W à abertura do parceiro permite admitir que deverá ter ♠ R e assim S não corta mas balda um ♦ e como tem D e V ♠ apanha o R e balda a outra perdente. Temos neste problema a utilização de mais técnicas de carteio a que por vezes poderemos recorrer na resolução dos contratos, principal razão porque propus este exercício mesmo a 4 mãos.

Nunes Marques
CALM AN

PASSATEMPO

Os dois desenhos A e B representam o brasão heráldico de Pedro Álvares Cabral, Comandante da esquadra que, em 1500, descobriu o Brasil.

Veja se descobre sete pequenas diferenças entre um e outro.



S.M.



S.M.

Desenho da autoria do CMG Sousa Machado

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CMG FZ Hernâni Vidal de Resende 2º Comandante do Corpo de Fuzileiros, em substituição do CMG FZ José Floriano Lopes Fernandes ● CMG José António Mota Teixeira de Aguiar Comandante da Zona Marítima da Madeira, em acumulação com o cargo de Chefe do Departamento Marítimo da Madeira e Capitão do Porto do Funchal, em substituição do CMG José Carlos Borges de Brito Subtil ● CMG José Augusto Vilas Boas Tavares Chefe da Repartição de Sargentos e Praças da Direcção do Serviço de Pessoal, em substituição do CMG Manuel Raúl Ferreira Pires ● CMG MN José Luís Marques Barata Valério Director do Hospital de Marinha, em substituição do CMG MN Rui Manuel Rodrigues de Abreu ● CMG MN Fernando Sotto-Mayor Coelho de Sousa Presidente da Junta de Recrutamento e Selecção, em substituição do CMG MN José António Pinto de Sousa Borges ● CFR Augusto Mourão Ezequiel Comandante do agrupamento de navios hidrográficos em substituição do CFR Luís Maria Cabral Leal Faria ● CFR Luís Maria Cabral Leal de Faria Comandante do UAM "Creoula", em substituição do CFR Júlio Manuel Sajara Madeira v CFR José Luís Santos Alcobia Comandante do NRP "Sacadura Cabral" ● CFR João da Cruz de Carvalho Abreu Director do CITAN, em substituição do CMG Fernando José Ribeiro de Melo Gomes ● CTEN João Carlos do Amaral Lourenço Comandante do NRP "Schultz Xavier", em substituição do CFR Leonel António da Silva Reis ● CTEN Mário José Simões Marques Comandante do NRP "Jacinto Cândido", em substituição do CTEN João Luís Vieira Pereira ● CTEN Vítor Manuel Gomes de Sousa Comandante da Esquadilha de Helicópteros, em substituição do CFR José Alfredo Monteiro Montenegro ● 1TEN António Manuel Loureiro de Sousa Comandante do NRP "Limpopo", em substituição do 1TEN Eduardo Jorge Malaquias Domingues ● 1TEN José António Velho Gouveia Comandante do NRP "Andrómeda", em substituição do 1TEN Paulo Miguel da Silva Brandão Correia.

RESERVA

● CMG Rui Coelho Cabrita ● CMG José dos Santos Jorge ● CMG Henrique João Pais Vacas de Carvalho ● CFR António José Pernicha Algarvio ● CFR Armando Lopes Teixeira ● 1TEN Fernando Augusto das veves ● 1SAR António Martins de Oliveira.

REFORMA

● VALM António Maria Quesada de Andrade ● CMG Alfredo Paulo Marques Ribeiro dos Reis ● CTEN José Manuel Penêda ● 1TEN José Ribeiro Cardoso ● 1TEN António Carlos de Andrade ● 1TEN José da Silva Mendes ● 1TEN Augusto Sotero Bernardino ● SMOR Valdemar da Silva Sardinheiro ● SMOR Domingos Cabrita Rocha ● SCH Bráulio José Gomes Ramos ● SAJ Leonel Martins Teixeira ● SAJ José Victorino Alves Ricardo ● SAJ António José Fernandes da Cunha ● SAJ Manuel dos Santos Campos ● SAJ Manuel Maria Pires ● SAJ João Pereira Coelho ● SAJ Américo Antunes ● SAJ Domingos Peixeiro Coelho ● SAJ Francisco Manuel Salvador ● SAJ Florindo Balroa Ricardo ● SAJ Armando Soares de Melo ● SAJ Joaquim Rodrigues Fernandes ● 1SAR Manuel Gonçalves Mendão ● 1SAR Joaquim de Sousa Aranha ● 1SAR Manuel Bernardo ● 1SAR José Luís Machado Cruz Pinho Valente ● CAB José de Jesus Máquina Lourenço ● CAB Edmundo Fialho Lourenço ● CAB José Alberto Temporão ● CAB Eduardo Fernando Machado ● CAB Manuel Barros da Rosa.

FALECIMENTOS

● ALM M REF José Miguel Gomes de Sousa Ceregeiro ● CMG M Act. Carlos Fernando Calhau Feitoria ● 1TEN OTT REF Tomé Lourenço de Sousa ● 2TEN SG REF Fernando Pereira de Melo ● SMOR MQ REF Carlos Alberto dos Santos Moura ● SCH T RES João Lourenço da Silva Barros ● SAJ T REF Luís Teodoro Correia Ferreira ● 1SAR M REF Manuel António Cabrita ● 1SAR TF REF José da Conceição Murgeiro ● 1SAR TEA REF Ramiro do Nascimento Gonçalves ● 1SAR H REF Américo Lopes ● 2SAR L REF Albino Dias Armada ● 2SAR GRD REF António Moreira Inácio ● CAB C REF Estefânio Reis Correia Rocha ● CAB F REF Elias Augusto da Silva ● CAB FZ Pensionista Invalidez José Domingos Pinheiro Louro ● CAB FZ REF Augusto Alves de Jesus ● 1MAR M REF Manuel Marçal ● 1MAR Aux. REF Raúl António v 2GR Aux. REF José Godinho ● Subchefe da Polícia Marítima Marcelino Rodrigues Luís ● Patrão de Costa Aposentado Abílio Miguel.

SAIBAM TODOS

CAPAS DE ENCADERNAÇÃO DA REVISTA DA ARMADA

● Informam-se todos os interessados que já se encontra à venda na nossa Recepção, as capas de encadernação da nossa Revista ao preço unitário de 2.300\$00.



CARTÃO DE BENEFICIÁRIO DA ADMA-REVALIDAÇÃO

● Os beneficiários da ADMA só poderão usufruir das respectivas regalias desde que sejam possuidores de cartão de beneficiário válido, isto é, que esteja dentro do prazo de validade nele inscrito.

Por forma a evitar os inconvenientes que poderão resultar por não serem possuidores de cartão de beneficiário válido, deverão os beneficiários providenciar a sua revalidação até um mês antes de expirar o respectivo prazo.

CONVÍVIO DE MARINHEIROS 3º CURSO/74

● Os ex-marinheiros, dos vales de Vizela, do Sousa e do Ave, "Filhos da Escola", "Recrutas" do 3º curso de 1974 comemoraram o 25º aniversário de incorporação na Armada com um convívio pic-nic na Penha - Guimarães, realizado em 10 de Julho de 1999.

Os ex-marujos, "filhos da primeira escola da nossa liberdade" incorporados logo após o 25 de Abril, encontraram-se com muitos dos seus grandes amigos da juventude dos anos setenta e conviveram com os seus familiares (mulheres e filhos) com muito carinho pelos amigos dos seus amigos e seus familiares.

Participaram no convívio, ex-marinheiros naturais e residentes nos concelhos de Vizela, Guimarães, Felgueiras, Lousada e Paços de Ferreira.

Os ex-marinheiros, filhos da mesma escola, interessados em encontrar velhos amigos podem contactar:

Zé Lima - Tel. (053)522353

ou 0931 4459353

Albino Mesquita - Tel. (055)820000 ou 0936 4024563

O próximo encontro será no mesmo local, no dia 8 de Julho do ano 2000.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

10. O BERGATIM REAL

No parco historial dos nossos usos navais não constam embarcações que tivessem servido ao cerimonial marítimo de Reis e Príncipes como noutras nações, sendo, ao que se deduz por via de curtas notícias e crónicas, que qualquer batel já era bastante quando tapada a pobreza da madeira usada, com ricos e vistosos estofos.

Parece que foram os reis castelhanos Felipes, quando usaram também a coroa Portuguesa, quem mostrou alargada ostentação no tamanho e fausto ornamentativo quanto às embarcações em que se faziam transportar, mesmo que fosse apenas de um navio para terra.

Com D. João IV, porém, os mesmos usos pegaram por cá, e não se perderam mais, ganhando, com o tempo, um lustre, que só tem paralelo com a beleza ainda hoje tão apreciada, dos coches reais.

Como forma de transporte entre navios ou de navios com terra, usava-se a *galeota*, tipo de navio que, com a fusta e a galé, formava o conjunto designado de *fustalha*. O *bergantim* era espécie de galeota pequena, que podia até servir, em grupo, e com tripulação vestida a rigor, para rebocar, a remos, a galeota real.

Com o tempo, o bergantim, sempre movido a remos, com maior ou menor número de remadores, de bancadas, portanto também de dimensões, consoante as circunstâncias, passou a ser o pequeno barco destinado a transporte de entidades que iam do Rei a outros nobres, magistrados, e gente de algo.

Dos diversos bergantins que contámos no nosso cerimonial, sobressai, pelo tamanho, pela riqueza de construção e decoração, e, com o tempo, pela própria História que tão distintamente registou até quase aos nossos dias, o designado ainda hoje, BERGANTIM REAL. Mandado construir pela rainha D. Maria I em 1778, com Martinho de Melo e Castro como ministro dos Negócios da Marinha, começou por ser utilizado nos esponsais do príncipe D. João, futuro D. João VI, com D. Carlota Joaquina, serviu depois para o transporte da família real para bordo dos navios quando da partida da coroa para o Brasil, depois, no regresso de D. João VI a Portugal, e daí em diante, vários reis estrangeiros, Afonso XIII de Espanha, Eduardo VII de Inglaterra, Rainha Alexandra, Kaiser Guilherme II da Alemanha, o presidente da França, Emile Lubet, fechando esta série de realezas com o transporte, em Lisboa, em 1957, da rainha Isabel II de Inglaterra e o Duque de Edimburgo, do “Yatch” Real inglês para o Cais das Colunas. Quando deste último desembarque foi seu patrão o Comandante Sena Dentinho que dirigiu habilmente os seus 120 remadores – os algarves.

O mestre construtor desta bela embarcação foi Torcato José Clavina, do Arsenal Real da Marinha. Como decoração ostenta a partir da proa, um dragão heráldico alado, que se desenvolve pelos bordos, em faixas policromadas iluminadas de ouro, que se reúnem, no painel de popa, este o mais rico como era timbre antigo; painel dividido pelo cadaste, ostentando a bombordo a densa Vénus sobre uma concha e a estibordo o deus dos mares, Neptuno, de pé sobre um carro naval puxado por dois golfinhos, figuras estas em belo relevo dourado, que enquadram o escudo nacional de D. Maria. Nas ilhargas, duas cariátides, em versão de sereia, sustentam a cimalha, donde emergem, vistosas, três belas lanternas.

A camarinha ricamente decorada com cantoneiras floridas e espelhos de Veneza, possui mobiliário entalhado, dourado e pintado que dá ao conjunto uma grande beleza. O painel exterior, a pintura que decora o gabinete privado dos soberanos e o escudo de armas do Reino são da autoria de Pedro Alexandrino.

É, hoje, no pavilhão das galeotas do Museu da Marinha, uma das peças mais ricas pela sua decoração e pormenores de acabamento.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

10. O BERGATIM REAL



Foto do Museu de Marinha

REVISTA DA ARMADA

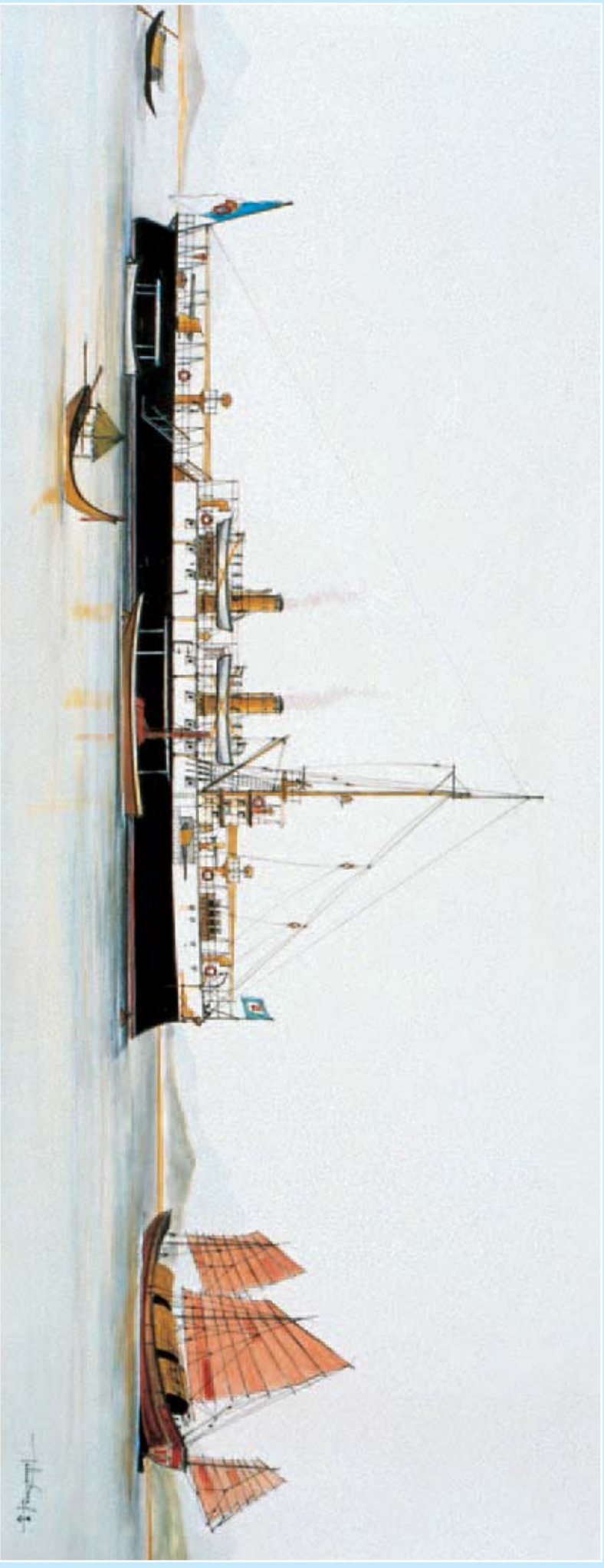
PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 326 • ANO XXIX

DEZEMBRO 99 • MENSAL • 240\$00



SUA Magestade EL-REI D. LUIZ I
Almirante General da Armada Real Portuguesa

Os últimos navios do Império



Pintura do Arquitecto Têmo Gomes

Canhoneira "Pátria" 1903-1931

CARACTERÍSTICAS

Construída no Arsenal da Marinha em 1903
Deslocamento: 636 toneladas
Comprimento 60 metros
Velocidade máxima: 16,7 nós
Armamento: 4 peças "Schneider" de 100 mm;
2 peças "Hotchkiss" de 47 mm;
2 peças "Hotchkiss" de 37 mm.

COMISSÕES PRINCIPAIS

Divisão Naval do Atlântico Sul, 1905
Estação Naval de Macau, 1908
Comissão em Timor, 1912
Operações em Cantão (1920) e Xangai (1924)
Visita ao Japão, 1922

Notas: 1 - O navio foi pago com o dinheiro proveniente da Subscrição Nacional de 1890 realizada no Brasil pela comunidade portuguesa.

2 - Abatida ao efectivo em 5/3/1931, foi mais tarde incorporada na Marinha de Guerra da China com o nome "Fu-Yu".

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 326 • Ano XXIX

Dezembro 1999

Director

CALM EMQ RES

Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CFR REF Jorge Manuel Patrício Gorjão

Redacção

2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção

1SARG T Vitor Manuel Gaspar Lopes

Colaboradores Permanentes

CMG REF Raúl de Sousa Machado

CTEN FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos

CTEN Abel Ivo de Melo e Sousa

1TEN REF Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade

Edifício da Administração

Central de Marinha

Revista da Armada

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@mail.marinha.pt

Fotocomposição, paginação electrónica, fotolito, montagem e produção

Página Ímpar, Lda.

Estrada de Benfica, 317 - 1º F

1500-074 Lisboa

Tiragem média mensal:

6000 exemplares

Preço de venda avulso: 240\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343



Foto: Do número especial dos Anais do Clube Militar Naval, dedicado à saudosa memória de Sua Magestade El-Rei D. Luís I, 26 Novembro 1889.

ANUNCIANTES:

CGP - Caixa Geral de Depósitos; Clínica Dentária e Ortodontia;
EID - Empresa de Investigação e Desenvolvimento de Electrónica, S.A.;
GALP; WM - Prestação de Serviços Odontológicos; OGFE - Oficinas
Gerais de Fardamento e Equipamento; Policlínica Vale Fetal.

SUMÁRIO



A extinta Brigada de Mecânicos, pilar fundamental do ensino técnico de máquinas da Armada, comemorou 75 anos da sua criação.

10

A logística tende a ser cada vez mais digital, não só devido aos requisitos operacionais, como também pelas pressões devidas à evolução da sociedade civil.

12



O rei D. Luís, verdadeiro oficial da Marinha Real, permitiu que o Mar se revelasse uma formidável escola da vida.

17

OS ÚLTIMOS NAVIOS DO IMPÉRIO	2
A CERTEZA DO NATAL	4
MENSAGEM DE NATAL E ANO NOVO DO ALMIRANTE CEMA	5
TIMOR, A LENDA, A TERRA E AS SUAS GENTES	6
VIAGEM DE INSTRUÇÃO DO 4º ANO DA ESCOLA NAVAL	9
A MARINHA JOANINA	15
INSTITUTO HIDROGRÁFICO	16
CARTA DO CEMA / VISITA DO MDN À MARINHA	23
PLANETÁRIO CALOUSTE GULBENKIAN	24
NECROLOGIA	25
OS 50 ANOS DO CURSO "FERREIRA DO AMARAL"	26
NOTÍCIAS	27
CONVÍNIOS	29
INSTITUTO DE SOCORROS A NÁUFRAGOS	30
AMÁLIA A BORDO	32
NOTÍCIAS PESSOAIS	33
QUARTO DE FOLGA	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA

A Certeza do Natal

Celebrar o Natal é encarnar Jesus Cristo nas nossas vidas. “Paz na terra aos homens que Deus ama”. É este o grito dos Anjos há dois mil anos em Belém.

Preocupa-me a desmoralização, a marginalidade, os abusos da liberdade, os drogados, as crianças da rua, os idosos, a desresponsabilização, o abandono dos idosos, reformados, o desencanto perante a vida. Dir-se-ia que o futuro parece pouco risinho. Vivemos, para recorrer à famosa expressão de Weber, num mundo “desencantado”.

Só que Jesus nasceu. Numa manjedoura, mas nasceu e trouxe-nos a salvação, o céu a todos, mesmo aos que O rejeitam.

A paz, a alegria, a libertação do pecado e do egoísmo são também o acolhimento de quem tem uma cultura diferente, o dar oportunidades, o tomar partido pelo mais fraco, pelo mais pobre, pelo mais oprimido.

Aproxima-se o Natal. Todos os anos, nesta altura, nos sentimos um pouco diferentes. Crentes ou não crentes, começamos a preparar a noite mágica: para uns, celebração do nascimento do Salvador, Deus feito homem, menino, tão mais próximo de nós; para outros, quase tudo se resume à preocupação das prendas que há a comprar, de uma lista de obrigações; para quase todos, a consoada em família. É a festa da família, diz-se. Que família? Para os mais afortunados, continua a ser o dia, por vezes único no ano, em que verdadeiramente se reúne a família: pais, irmãos, filhos, sobrinhos, primos, netos, avós. Certamente é uma reunião sob a luz da lareira, na aldeia. Na cidade é mais difícil, não cabem todos, nem no Natal, nem, muitas vezes, no resto do ano. Casas pequenas, famílias pequenas, melhor, parcelas de famílias, em que não há lugar para todos, muito menos para os idosos. Se não ficaram na aldeia, tornaram-se itinerantes, passando de casa em casa, tipo “time-sharing” ao contrário, ou estão num “lar”, certamente porque já não têm lugar no nosso, no seu LAR.

Natal para muitos, é pois um Natal feito de subsídios, de árvores iluminadas e de algumas festas para as crianças. É assim, um Natal frio, consumista e voltado sobretudo para os mais pequenos. Como torná-lo diferente? Com gestos e atitudes mais significativas e profundas. Porque o Natal sugere valores importantes para a vida das pessoas: amor, família, solidariedade, alegria, justiça. Como torná-lo assim no mundo Militar? Remunerando com justiça, tratando com amor, favorecendo a família e desenvolvendo laços de solidariedade. Numa palavra, fazendo Natal todo o ano. Nesta quadra, porque estão todos mais sensibilizados, podem desencadear-se processos de solidariedade que mobilizem todos e se atenda a situações mais difíceis e urgentes da vida de algum dos camaradas. O menino Deus nascerá assim também na Família Naval...

É preciso haver Natal para que a nossa esperança não seja vã.

Vivemos sem a transcendência que a Encarnação do Verbo trouxe à nossa carne.

Cristo ao nascer trouxe-nos a grande lição da fraternidade e do amor. Façamos dela a grande inspiração para a nossa maneira de estar no mundo, para a aproximação que teremos de fazer a quem sofre, sobretudo às crianças e aos idosos.

O Natal, festa do nascimento do Filho de Deus, apelo veemente ao

Amor ao Próximo e à solidariedade para com o Irmão. De facto, na actualidade é mesmo um problema de cultura e, consequentemente, uma tarefa pastoral da Igreja.

Há cerca de um ano, li numa revista de actualidade religiosa que a Esperança que inunda este tempo de Advento/Natal não é um sonho. Bem pelo contrário, “... é um estilo de vida, é um exercício do coração, porque se constrói no dia-a-dia, enraizando e edificando a nossa vida na vida de Jesus”.

Aproxima-se o NATAL.. O primeiro Natal foi numa gruta na maior pobreza, sem luxo algum...

Natal será para todos quando quiserem. Jovens e adultos, adolescentes e crianças só terão Natal quando deixarem nascer Jesus no seu íntimo, pobre, humilde, amigo, sábio, ombro onde se chora, bordão em que nos apoiamos, mendigo que ajudamos, doente que acarinhamos, descrente que aceitamos, ignorado que descobrimos, mãe que revemos em nosso nascimento, pai que aceitamos num dia diferente, filhos cujas dificuldades e capacidades que entendemos, avós que veneramos...

Natal será sempre que quisermos deixar o Menino balbuciar dentro de nós a Boa Nova de Belém: Nasceu o Salvador.

Jesus também nasce hoje. ONDE ?

Olha à tua volta e procura... na tua casa, no teu país, em Angola, em Timor, na Bósnia...

Por isso, chamar a atenção dos homens para as suas próprias limitações e incapacidades é hoje tarefa de quem se preocupa com o sentido da esperança.

Se com o exemplo e a palavra aproximamos os outros de Cristo, não permaneceremos indiferentes às suas necessidades corporais: tanta ignorância, tanta miséria, tanta solidão...! O Natal do Senhor Jesus cumulará cada vez mais o nosso coração de misericórdia e de

generosidade para partilhar o muito ou o pouco que tenhamos. Se não estiver nas nossas mãos alcançar o remédio para os males que afligem tantas pessoas à nossa volta, ao menos far-lhes-emos sentir o calor da nossa amizade, do nosso empenho em ajudá-las. Em qualquer caso, juntemos os nossos esforços aos de outros cristãos e aos dos homens de boa vontade, superando as posições partidárias que separam ou levam ao confronto.

Todos nós vamos pelo mar da vida em direcção ao porto do nosso destino. Aproveitemos o tempo presente para esquecer os agravos, os rancores, por pequenos que sejam, enquanto nos resta uma parte da rota por percorrer. Descubramos os sinais que nos indicam a presença de Deus na nossa vida.

Natal é convite a descobrir o sentido profundo do tempo, pois é possível que ainda tenhamos pequenas dívidas pendentes: dívidas de gratidão, de perdão, até de justiça.

Se o lavrador conhece bem a evolução do tempo, nós marinheiros, temos de saber descobrir Jesus, Senhor da História, presente no mar da vida, no meio das grandes tempestades e no mar chão dos dias sem singradura.

Então estaremos a fazer Natal... “é que o novo mundo alimenta-se de mudanças concretas”.



Mensagem de Natal e Ano Novo do Almirante CEMA

Com a época natalícia, as palavras “paz”, “reconciliação” e “união” adquirem um significado mais autêntico. Reforçam-se os laços familiares e de amizade, ecoam os apelos à solidariedade e à tolerância e ninguém fica indiferente ao ambiente de harmonia e de generosidade que nos rodeia.

É tempo para reflectirmos sobre os dramas da humanidade e sobre a nossa participação individual no projecto global de tornar o Mundo melhor, mas é tempo, também, para nos regozijarmos pelos sucessos que têm sido obtidos.

Assumindo as responsabilidades que me cabem, reconheço que não me foi possível ainda alcançar todas as metas que defini, especialmente no que respeita ao bem-estar e à melhoria das condições de vida de todos os servidores da Marinha, se bem que lhes tenha dedicado toda a minha atenção e energias. No entanto, se há razões para lamentar algumas contrariedades, não posso deixar de realçar, com a maior satisfação e orgulho, a forma eficiente como a missão da Marinha tem vindo a ser cumprida. Felicito por isso todos aqueles que, pelo seu elevado profissionalismo, dedicação e competência, têm contribuído para os sucessos alcançados. E presto igualmente as minhas homenagens a suas famílias que, ao longo dos tempos, têm sabido vencer dificuldades e suportar os inevitáveis afastamentos prolongados, típicos da nossa vida de marinheiros.

A Marinha continua a caracterizar-se por uma actividade ininterrupta de vigilância e fiscalização, à qual se aliam as operações longínquas, os exercícios em terra ou no mar, as acções de busca e salvamento, a permanente actuação das estações radionavais, dos centros de comunicações e dos órgãos do sistema da autoridade marítima, para além das acções de cooperação técnico-militar com os países de língua oficial portuguesa, das normais actividades fabris, de manutenção, de formação, de reabastecimento, de apoio à saúde, das científicas e culturais e de tantas outras.

O eficiente desempenho dos nossos navios, fuzileiros e mergulhadores nos dispositivos do Continente, dos Açores e da Madeira, bem como o sucesso das operações no Mediterrâneo, no Adriático, na Guiné ou em Timor e os inextinguíveis êxitos alcançados na força naval permanente do Atlântico (Stanavforlant) e nas avaliações a que as fragatas “Vasco da Gama” foram sujeitas no Reino Unido, são alguns exemplos do nosso excelente produto operacional. Produto operacional que constitui a medida fundamental para avaliar o verdadeiro valor e vitalidade de toda a nossa Marinha, sempre pronta para

defender os interesses nacionais em qualquer zona do Globo e para fazer jus à sua tradicional interoperabilidade e vocação para operar conjuntamente com outras forças nacionais ou estrangeiras.

A par dos sucessos da actividade operacional, justificando que a opinião pública nos seja inequivocamente favorável, a Marinha pode já contar com novas lanchas da classe “Argos” e

com dois novos navios hidro-oceanográficos (N.R.P. “D. Carlos I” e o N.R.P. “Gago Coutinho”) que serão modernamente equipados e que estão vocacionados para cooperar abertamente com a comunidade científica nacional. De igual modo, o programa dos novos submarinos continua a prosseguir em velocidade de cruzeiro e as obras feitas no domínio das infra-estruturas são uma realidade, para além de diversas outras realizações no âmbito da modernização do Ramo.

Com o Natal chega o Novo Ano e, com ele, os novos projectos e novas oportunidades para nos afirmarmos como melhores cidadãos. O programa em curso para aquisição do ambicionado navio anfíbio, seguido pelo dos patrulhas oceânicos e por outros não menos importantes que determinarão o futuro da

Marinha, abrem-nos novas portas de esperança e permitem-nos manter a convicção de que não foi em vão que dedicámos, com determinação, todos os nossos esforços e competência a favor de uma Marinha modernizada e merecedora do maior reconhecimento e respeito por parte da Nação.

Neste Natal não posso também deixar de pensar que a nossa existência é efémera, enquanto que a Marinha prosseguirá inexoravelmente os seus desígnios. Com espírito solidário e unidos em torno dos sentimentos mais nobres que dignificam a génese humana, saudemos os militares e civis dos outros Ramos das Forças Armadas e saudemo-nos entre nós, criando um verdadeiro clima de plena entre-ajuda e apoio mútuo, onde valha a pena viver e trabalhar ao serviço da Nação.

Com a certeza de que continuaremos a honrar a memória dos que nos antecederam e que saberemos perpetuar a grande dignidade e eficiência desta Marinha a que dedicamos as nossas vidas, dirijo o meu pensamento para todos os seus servidores e respectivas famílias e, em especial, para os que, nesta quadra, servem o País nos mares de Timor e noutras zonas fora do território nacional.

A toda a família naval, expresso os meus sinceros votos de Feliz Natal e de Bom Ano Novo.



FOTO: EDUARDO TOMÉ (DN)

Timor

A lenda, a terra e as suas gentes

*"Ali também Timor que o lenho manda
Sândalo salutar e cheiroso"*

(Lusíadas, Canto X, est. 134)

Nos últimos meses Timor tem sido notícia e por esse facto julgo oportuno, baseando-me na obra *"Um cancionero para Timor"** de Ruy Cinatti, (1915-1986) engenheiro agrónomo e etnólogo de profissão, poeta e profundamente apaixonado por aquela ilha, elaborar uma resenha das características físicas e antropológicas locais que considero mais peculiares.

DO MITO

Diz a lenda que um jacaré, vindo desde Macassar nas ilhas Celebes, já muito velho e sábio aventurou-se em terra para saciar a fome mas, prestes a sucumbir, foi salvo por um rapaz que o levou para uma ribeira.

Seguiu então o réptil, com o rapaz no dorso, por rios e mares, procurando a terra onde nasce o Sol julgando que aí encontraria um disco semelhante ao astro rei. Entretanto o jacaré cansado quis regressar à sua terra de origem mas sentiu que o seu corpo se transformava em pedra e terra e ia aumentando até alcançar as dimensões de uma ilha. Então o rapaz caminhando sobre a ilha, de que foi o primeiro habitante, chamou-a "Timor", que significa Oriente em língua malaia, constatando que já era homem e do peito pendia-lhe um disco de ouro, idêntico ao que o seu amigo jacaré procurava.

Assim, a ilha de Timor tem a forma de um jacaré e um disco dourado é ostentado pelos chefes timorenses quando em ocasiões especiais.

DA GEOGRAFIA



Pôr do Sol no enclave de Ocussi-Ambeno.

- Timor é uma ilha longínqua e montanhosa

*"A jornada foi longínqua.
Subi montes, desci vales.
Olhei o mar, descansado,
Como se fosse o meu lar.*

*E cheguei, sem dar por isso,
Como se fosse o meu lar".*



O pico Tata-Mai-Lau (Ramelau - Altitude 2980 mts).

- Com praias rodeadas de coral

*"Praia presa, adiantada
no mar, no longe, no círculo
de coral que o mar represa.
Praia futura invocada.*

*Timor ressurgue das águas,
Praia futura invocada".*



*"Sou filho de um jacaré,
porque lhe quiz dar o nome.
Meu pai renasceu das águas
desta vida a soluçar.*

*Lembrança de nome é nome
nesta vida a soluçar".*



*Régulo numa
festa tradicional.*

- No Norte é o “mar mulher” assim denominado pela sua mansidão, no Sul o “mar homem” caracterizado pelas suas águas revoltas. A lenda refere-se a dois irmãos, sobreviventes do Dilúvio, ela a mulher estava na costa Norte enquanto o irmão se situava na costa Sul.

*“Entre pelo mar mulher
açodado, a colher algas.
Esqueci-me do meu mister
Embalado pelas ondas.*

*O mar homem não se esquece
Embalado pelas ondas”.*

DA METEOROLOGIA

- Com um clima tropical húmido Timor tem a época das chuvas

*“Chove, chove, sem parar,
na berma da minha aldeia.
O vale adensa a neblina
Afundada na ribeira.*

*Um veio d’água perdeu-se
Afundado na ribeira”.*

- a época da seca

*“A luz do Sol encantou
a terra verde, orvalhada.
Uma brisa perpassou
Suavemente na várzea.*

*O arroz rumorejou
Suavemente na várzea”.*

DAS POVOAÇÕES

Os centros populacionais estão perfeitamente dissimulados na luxuriante vegetação da ilha, nomeadamente Díli, pelo que de longe, à luz do dia, não se tem a noção da sua real dimensão.

*“Muitas cidades e ruas.
Luzes me enganam, talvez.
Díli, à noite, encandeia.
De manhã, ninguém a vê.*

*É tal qual a minha aldeia.
De manhã, ninguém a vê”.*



Aldeia indígena.

DA ORGANIZAÇÃO SOCIAL E POLÍTICA

O território é dividido em “sucos” à frente dos quais estão chefes tradicionais denominados “liurais” e a quem são conferidos atributos sagrados.

Relembro a acção heróica dos liurais D. Aleixo e D. Jeremias frente aos invasores japoneses quando da II Guerra Mundial e em honra dos quais a Marinha deu o nome a duas lanchas. O termo “cavalo do reino” tem o significado de homem livre.

*“Ele está onde está, meu dono.
Ele está morando nos ermos,
filho do Sol.
Nem de joelhos lá chego.*

*Eu sou cavalo do reino.
Nem de joelhos lá chego.”*



Aclalás.

DA RESISTÊNCIA DO TIMORENSE ÀS PRIVAÇÕES E DA SUA ÉTICA

Ao longo dos tempos sofrendo várias invasões e guerras com consequentes mortes, destruições e carências de toda a ordem, o povo tem sobrevivido devido a um forte sentimento de individualidade étnica onde se salientam a coragem firme, a humildade e a dignidade.

*“Aprendi a não ter fome.
Aprendi a não ter sede.
Pedra no rio lavada,
troco-a pela minha inteireza.*

*Sou homem, não sou de pedra.
Troco-as pela minha inteireza”.*

*“Sorrio e tenho tristeza
pela fome que me come,
pela mentira negada.
Estou só e tenho verdade.*

*Contra mim próprio, afirmo:
estou só e tenho verdade”.*

DO ESPÍRITO DOS ANTEPASSADOS

O timorense como povo oriental está extremamente ligado ao espírito dos seus antepassados e por isso nas suas habitações e em muito do seu artesanato, nomeadamente nos panos e esteiras, inscreve desenhos que se relacionam com os seus antepassados.

*“Melhor do que sonhar alto
é tecer na minha esteira
desenhos articulados
pela alma dos meus avós.*

*Desenhos não revelados
pela alma dos meus avós”.*



Dança típica do sul Timorense.

DO PACTO DE SANGUE

É uma cerimónia em que o sangue dos que celebram uma aliança para a vida e para a morte são misturados e por ambos bebido. Este pacto, por vezes, também foi estabelecido entre timorenses e portugueses como no caso de Ruy Cinatti.



Lifau, primeira terra onde os portugueses aportaram, em 1561. (Inaugurado em Agosto de 1974).

*"Meu irmão, meu irmão branco,
de cor, como eu também!
Aceita a minha aliança.
Bebe o meu sangue no teu.*

*Se te sentires timorense,
bebe o teu sangue no meu".*

*"Lenço enrolado nas mãos,
apertadas, pele na palma.
Não quero maculado.
Quero-lhe mais que à minha 'alma.*

*É penhor de uma aliança.
Quero-lhe mais que à minha 'alma".*

DA LUTA DE GALOS

Esta disputa, que normalmente termina com a morte do contendor derrotado, constitui a principal actividade de lazer do homem timorense.



Luta de galos.

*"Galo doido, meu brinquedo,
aninhado nos meus braços.
Sinto o meu coração preso
só de pensar no combate.*

*Pintei-lhe de verde as penas
só a pensar no combate".*

DO BAZAR

É o mercado, a feira e estabelece o mais importante local para trocas comerciais e encontro social.

*"Sentei-me à beira da estrada
a ver passar o meu povo
a caminho do bazar.
Olhei, e não vi mais nada.*

*Dizer que te vi, eu posso.
Olhei, e não vi mais nada".*

DA VENERAÇÃO À BANDEIRA NACIONAL

A Bandeira Nacional era considerada "lulic" isto é, sagrada pelos timorenses. Quem mesmo involuntariamente pisasse a sombra da bandeira, incorria a graves penas inclusivé corporais.

*"Tenho o meu coração preso
a um símbolo desfraldado;
um desenho atribuído,
pelas minhas mãos hasteado.*

*Não piso a sombra de um símbolo
pelas minhas mãos hasteado".*



Timorenses em dia festivo.

Em 1974 observei em certas cerimónias diversas bandeiras nacionais, quer da Monarquia quer da República, algumas das quais tinham sido enterradas dentro de canas de bambu durante a invasão japonesa.



Dili - Residência do Capitão do Porto em 1945. (Quadro pintado pelo CMG Sousa Machado de bordo do Aviso de 2ª classe "Gonçalves Zarco" - note os cabos de popa que amarram o navio à árvore).



José Luís Leiria Pinto
CALM

* Cinatti, Ruy. "Um Cancioneiro para Timor". Lisboa, Editorial Presença, 1996.

Viagem de Instrução do 4º ano da Escola Naval

No âmbito da Viagem de Instrução do 4º Ano da Escola Naval, as fragatas NRP “Comandante João Belo” e NRP “Comandante Hermenegildo Capelo”, constituindo uma força naval, largaram da Base Naval de Lisboa no passado dia 21 de Junho, tendo escalado os portos de Las Palmas, La Coruña, Funchal, Praia e Mindelo, regressando em 29 de Julho ao porto de partida. A força foi comandada pelo Capitão-de-Fragata Ferreira de Carvalho, também comandante do NRP “Comandante João Belo”, sendo o NRP “Comandante Hermenegildo Capelo” comandado pelo Capitão-de-Fragata Tavares de Almeida.

O principal objectivo desta viagem foi proporcionar aos 21 cadetes do curso “Contra-Almirante Carlos Testa” embarcados, o treino de mar, com especial ênfase para o emprego tático de meios navais integrados em forças navais e em ambientes de multi-ameaça.

Após largar de Lisboa, a força efectuou um passeio com uma força naval holandesa composta pelo destroyer HNLMS “Tromp” e pelas fragatas HNLMS “Witte de With” e HNLMS “Van Galen”, incidindo essencialmente em exercícios de marinharia e de informações de combate. Concluído este passeio a força rumou à baía de Porto Santo onde largou ferro na manhã de 23 de Junho.

No dia seguinte, o navio suspendeu e após circum-navegar a Pérola do Atlântico, foi tempo de rumar a Sul, em direcção às remotas Ilhas Selvagens, ponto de passagem para o próximo porto: Las Palmas de Gran Canaria.

Esta escala serviu também para preparar o trânsito conjunto com uma força naval espanhola composta pelas corvetas “Descubierta”, “Cazadora”, “Vencedora”, “Infanta Elena” e “Infanta Cristina”, sob o comando do CMG D. Canete Muñoz e também ela em viagem de instrução de cadetes.

Realizaram-se exercícios de guerra de superfície envolvendo como força opositora o patrulha “Grosa”, o NRP “Limpopo” e o patrulha “Atalaya” respectivamente, nas águas das Canárias, Madeira e Finisterra; exercícios de luta anti-submarina envolvendo a escolta ao reabastecedor de esquadra “Patiño” contra os ataques do NRP “Albacora”, ao largo de Lisboa; exercícios de defesa aérea envolvendo aeronaves da força aérea espanhola e exercícios dedicados à instrução dos cadetes embarcados.

O objectivo deste trânsito, para além de permitir um primeiro contacto com as operações navais combinadas, permitiu fomentar os laços de camaradagem entre cadetes de ambos os países, bem como a cooperação entre as escolas navais de Portugal e Espanha.

Na manhã do dia 5 regressou-se ao mar para uma curta tirada rumo ao Funchal. Apesar de curta, esta tirada revelou-se muito proveitosa dada a possibilidade de interacção com a STANAV-FORLANT em trânsito para o norte da Europa.



Cabo Verde - Farol da barra da Praia.



Navios atracados em Las Palmas.

A escala no Funchal decorreu até ao dia 7 de Junho, data em que se largou para rumar às cálidas paragens africanas, mais concretamente às ilhas do arquipélago de Cabo Verde.

Após um trânsito sem novidade em que foi dada especial ênfase à condução de exercícios de tiro de superfície, a chegada à cidade da Praia, capital da República de Cabo Verde, ocorreu na manhã de dia 13. Também aí foi a força musicalmente recebida pela banda das Forças Armadas de Cabo Verde.

Durante a estadia deverá salientar-se a recepção que decorreu na residência oficial do Embaixador de Portugal em Cabo Verde que contou com a presença de oficiais, cadetes, sargentos e praças de ambos os navios, aos quais foi proporcionada uma oportunidade de troca de impressões com membros da comunidade portuguesa em Cabo Verde. Durante a recepção, o Secretário de Estado das Comunidades, Dr. José Lello, proferiu uma breve alocução durante a qual elogiou a acção da Armada e dos seus marinheiros no estreitamento dos laços existentes entre os dois povos.

A tirada seguinte foi aproveitada para circum-navegar as ilhas do Fogo e Brava, no Sotavento e as ilhas de S. Nicolau e Sta. Luzia, no Barlavento, proporcionando aos cadetes embarcados a oportunidade de praticar navegação costeira, quebrando dessa forma a monotonia das longas tiradas oceânicas.

Na manhã do dia 17 decorreu a aterragem ao porto do Mindelo onde a força iria permanecer durante os três dias seguintes. Nesse período de tempo, mais uma vez as actividades de representação foram a nota dominante.

Na manhã do dia 20, a força naval iniciou o regresso a águas portuguesas tendo escalado o Ponto de Apoio Naval de Tróia por motivos logísticos de 25 para 26 e de 27 para 28 de Julho.

Durante os dias 26 e 27 a força esteve empenhada numa demonstração naval aos auditores dos Cursos Superiores de Defesa, integrando para tal o NRP “Vasco da Gama” comandado pelo CFR Almeida Gonçalves e onde se encontrava embarcado, no dia 27, o CALM Ferreira Barbosa, 2º Comandante Naval.

O dia 28 possibilitou ainda a visita aos fundeadouros de Peniche e da Berlenga, após os quais se iniciou a derradeira tirada que iria devolver a força ao mesmo Tejo que a vira partir 38 dias antes.

Chegava assim a bom porto a missão na qual estiveram envolvidos 380 marinheiros (homens e mulheres).



(Colaboração do NRP “Comandante João Belo”)



75 ANOS DA BRIGADA DE MECÂNICOS (1 DE OUTUBRO DE 1924 - 1 DE OUTUBRO DE 1999)

● Teve lugar no passado dia 1 de Outubro de 1999, no Grupo nº1 de Escolas da Armada, uma cerimónia alusiva à comemoração dos 75 anos de criação da hoje extinta Brigada de Mecânicos, pilar fundamental do ensino técnico de máquinas na Armada.

Com a reforma de 1924, reforma Ministro Pereira da Silva, aparece pela primeira vez na Armada, a Brigada de Mecânicos, uma das três brigadas então criadas, à qual competia, além das funções de instrução geral e militar, a função de ensino técnico nos ramos de torpedos, electricidade, radiotelegrafia e máquinas, para além da instrução técnica complementar aos engenheiros maquinistas, de forma a habilitá-los aos desempenhos das funções de chefes do serviço de máquinas em qualquer navio da armada.

A instrução da Brigada de Mecânicos foi efectuada durante cerca de 10 anos nas instalações da Marinha em Vale de Zebro.

Porém, à medida que se verificavam avanços tecnológicos do material, e em resultado da concretização do programa naval de 1930, por decreto de 10 de Maio de 1934, são extintas as brigadas da Armada e são criadas, pela primeira vez, as escolas de aplicação da Marinha, uma das quais era a Escola de Mecânicos, que substituiu assim a Brigada de Mecânicos de Vale de Zebro.

Em 28 de Setembro de 1925 a Marinha iniciou a sua presença na Quinta das Torres, tendo sido aí instalada a Base da Flotilha Ligeira de Torpedeiros e em 1938 integrou a Escola de Alunos Marinheiros e o curso geral de sargentos, que até então tinham funcionado no Corpo de Marinheiros da Armada, no Alfeite.

Quer a Brigada de Mecânicos, como a partir de 1934 a Escola de Mecânicos, ministravam, entre outras, disciplinas



O Director da Escola de Máquinas, CTEN EMQ Alves de Castro proferindo a sua alocução.

académicas, tais como: Matemática, Português e Física, com especial destaque para esta última, de forma a servir de suporte à compreensão do funcionamento dos equipamentos de então, que equipavam os navios da Armada.

Na fase de transição entre estas duas escolas, dá-se início à formação em turbinas de vapor antecedendo a aquisição de cinco destroyers, dois avisos de 1ª classe e dois avisos de 2ª classe, movidos a turbinas e com instrumentação e automatismos sofisticados para a época.

As ajudas à instrução eram baseadas em cartas aguareladas e modelos didácticos, por vezes executadas pelos próprios formandos nas aulas de Desenho e nas oficinas de Serralharia. Os folhetos e livros, eram manuscritos pelos próprios formadores.

A guerra de 1939 – 1945, trouxe grande desenvolvimento tecnológico a nível das plataformas das unidades navais militares, o que levou a Escola de Mecânicos a remodelar grande parte do seu ensino através da introdução de novas matérias nos diferentes cursos e a criar novas especialidades.

Começam a aparecer, como forma de propulsão, as turbinas de vapor. O carvão, como combustível, cede, por sua vez, o lugar aos combustíveis líquidos

dando maior grau de prontidão e de potência às caldeiras; aumentando a velocidade e autonomia dos navios.

O motor Diesel, já largamente utilizado como força motriz dos geradores de energia eléctrica nos submarinos e noutros navios, como motor propulsor em navios de menor tonelagem, começa a ser utilizado com resultados promissores, em navios de maior porte.

Finda a guerra, e devidamente analisados os ensinamentos colhidos no aspecto de preparação do pessoal e das habilitações requeridas pelas novas armas e serviços, em 1952 remodelaram-se as classes dos sargentos e praças da Armada e, simultaneamente, os cursos ministrados, e criam-se alguns outros.

A designação de Escola de Mecânicos foi-se tornando inadequada, pelo que foi substituída, pela de Grupo nº 1 de Escolas da Armada, em 1961.

A Escola de Máquinas começa a apetrechar-se com melhor material didáctico: quadros sinópticos que permitiam uma mais fácil compreensão sobre o funcionamento dos equipamentos; a utilização do projector de opacos; filmes de 8 mm; órgãos de máquinas e equipamentos substituídos em navios são utilizados como ajudas à formação, em aulas práticas. Dá-se grande importância à formação

a nível de Desenho de Máquinas e prática oficial; serralharia mecânica, fresagem, soldadura e forja. Novos materiais e as consequentes novas ferramentas imprimem um maior desenvolvimento à disciplina de Tecnologia Mecânica. As disciplinas de Hidráulica e Electricidade são ministradas aos cursos de Sargentos (Artífices Conductores de Máquinas e de Fogueiros – Motoristas).

Os métodos e meios de formação que já tinham sido actualizados com a aquisição das fragatas das classes "Cte. JOÃO BELO" e "Alm. PEREIRA DA SILVA" são reformulados na década de 80.

A Escola de Máquinas continua a apetrechar-se com novas ajudas à instrução, com a aquisição de alguns motores para serem utilizados nas aulas práticas e é adquirido um simulador de instalações propulsoras Diesel.

Mas, novas tecnologias se avizinham com a aquisição dos novos meios navais – as fragatas da classe "VASCO DA GAMA". O desafio foi lançado e a Escola de Máquinas passou a ministrar formação técnica na área dos sistemas de Comando e Controlo e da Informática. A automação é hoje predominante em todos os sistemas, a Pneumática e a Óleo-hidráulica começaram a ser fundamentais no currículo do técnico, os conheci-

mentos de electricidade e de electrónica, até então apenas básicos têm de ser desenvolvidos e a formação em turbinas de gás, velha ambição da Escola, é hoje uma realidade.

Aos formandos é-lhes exigida uma melhor formação académica que foi acompanhada por meios de ajuda à formação cada vez mais sofisticados. A aquisição do simulador NAUTOS, de Comando e Controlo da Plata-

forma e Instalação Propulsora das Fragatas da Classe "Vasco da Gama", muito tem contribuído para o bom desempenho das guarnições daqueles navios, podendo no entanto as suas potencialidades serem extensíveis ao treino e não apenas à Formação.

No programa desta cerimónia, foi efectuada uma breve visita ao Simulador Nautos e prestada uma singela home-



Descerramento da placa alusiva à comemoração pelo CALM REF Carvalho Afonso.

nagem ao 1TEN OT Guerreiro e ao SMOR MQ Francisco, dois dos muitos brilhantes técnicos, hoje na reforma, que passaram por aquele Grupo de Escolas e que recolheram admiração unânime de todos os camaradas nas áreas de Desenho e Motores, respectivamente. Esta homenagem, consistiu na atribuição dos seus nomes como patronos das salas onde aquela formação é ministrada.

Para finalizar, foi descerrada

a placa comemorativa dos 75 anos da Brigada de Mecânicos.

Este encontro contribuiu para fortalecer a identidade do Grupo nº1 de Escolas da Armada como entidade dedicada à formação técnico-profissional de muitos dos técnicos cuja reconhecida competência tem contribuído para o prestígio da Marinha e do País.

Alves de Castro
CTEN EMQ



Inauguração da sala 1TEN OT J. Guerreiro - presentes o homenageado e o Director da Escola de Máquinas.



ESTABELECIMENTO FABRIL DO EXÉRCITO
ESPECIALIZADO NA CRIAÇÃO E PRODUÇÃO
DE FARDAMENTOS, EQUIPAMENTO E
MATERIAL DE AQUARTELAMENTO.

FÁBRICAS
Fardamentos militares e civis; Calçado militar e de segurança;
Capotas de lona para viaturas; Tendas militares e civis
Equipamento individual de combate; Emblemas, símbolos
e botões em metal; Mobiliário metálico

CENTROS COMERCIAIS
Lisboa e Porto

QUALIDADE
Centro de Qualidade Própria

DESIGN
Um Gabinete de Design
especialmente habilitado a realizar projectos no referente a
Fardamentos civis e militares

CAMPO DE SANTA CLARA - 1100 LISBOA - PORTUGAL
TELEF: 886 30 06 - 886 71 21/8 - FAX: 887 61 04



OFICIAL DO EXÉRCITO
JOSÉ MARIA ALVES



GENERAL DA FORÇA AÉREA
JOSÉ MARIA ALVES



OFICIAL GENERAL DA ARMADA
JOSÉ MARIA ALVES



OFICIAL SUPERIOR DO EXÉRCITO
JOSÉ MARIA ALVES

A caminho da logística digital

"Sea power means more than the combatant ships and aircraft, the amphibious forces and the merchant marine. It includes also the port facilities of New York and California; the bases in Guam and Kansas; the factories which are the capital plant of war; and the farms which are the producers of supplies. All these are elements of sea power."

— Fleet Admiral Chester W. Nimitz,
Chief of Naval Operations, 1947

A recente intervenção da NATO nos Balcãs e a Guerra do Golfo são bons exemplos práticos da eficiência da logística moderna. O seu sucesso deve-se essencialmente a planeamentos logísticos muito cuidados, cada vez mais suportados por complexos sistemas de informação que permitem otimizar os elementos funcionais da logística, diminuindo cada vez mais os ciclos logísticos. Numa época em que os acontecimentos evoluem muito rapidamente, torna-se necessário dispor de capacidade para rapidamente, projectar poder. Neste contexto, o rápido aprontamento de forças e a sua sustentação logística são um factor chave para o eficaz cumprimento das missões. Este paradigma conduzirá a planeamentos logísticos cada vez mais complexos, a sistemas de informação cada vez mais integrados assentes em infra-estruturas de comunicação cada vez mais globais.

Pretende-se com este artigo mostrar que a logística tende a ser cada vez mais digital, não só devido aos requisitos operacionais, como também pelas pressões devidas à evolução da sociedade civil.

A NECESSIDADE DE SISTEMAS DE INFORMAÇÃO LOGÍSTICA

Proporcionar suporte logístico é basicamente um processo de definição, priorização, aquisição, atribuição, distribuição e gestão de recursos por forma a proporcionar o material, o pessoal e os serviços aos utilizadores certos no momento adequado. Este complexo sistema requer cada vez mais a existência de um sistema de informação logística de suporte que recolha e forneça informações importantes antes, durante e depois dos planeamentos logísticos, e durante a execução dos ciclos logísticos. Este sistema deve permitir a um comando a disseminação de um plano logístico, assim como pode permitir a esse comando coordenar e controlar directamente a distribuição do suporte logístico durante a execução do plano logístico.

Se pensarmos na recente missão da Marinha Portuguesa na Guiné Bissau, facilmente imaginamos algumas das questões que se colocaram quando foi necessário preparar a missão. Por certo que algumas das perguntas foram: O que é que temos? O que é que necessitamos? Quando é que vamos conseguir isso? O que é que vamos fazer com isso? Estas questões parecem simples, mas as respostas por certo que estavam espalhadas por diversas áreas do pipeline logístico. Efectivamente, os planeadores necessitam de ter acesso a uma rede de comunicação integrada que permita o acesso a um sistema integrado de informação contendo um subsistema distribuído de informação logística que permita aos

comandos e aos seus staffs planear, controlar e coordenar a logística de suporte das missões. Este sistema deve permitir a coordenação logística de todos os elementos funcionais da logística traduzindo-se na prática em colocar a funcionar em rede uma série de entidades que vão desde o CEMA, EMA, Comando Naval, Flotilhas, Esquadrilhas, Navios, SSP, Repartições de Pessoal, DSS, HM, SSM, SSF, DA, DN, Arsenal do Alfeite, SECAMAR, Direcção de Transportes, e várias outras unidades que deverão ser em última instância toda a Marinha. Neste novo conceito, um ciclo logístico deverá ser encarado como um processo que deverá passar com a maior brevidade pelas entidades que têm um papel activo no mesmo. Para maximizar a eficácia e minimizar as perdas de tempo, a disseminação da informação requer uma estrutura organizacional cada vez mais funcional. As rápidas trocas de informação levarão as decisões aos mais baixos níveis do comando, da mesma forma que o acesso directo a todas as informações, quer sejam de matéria administrativa ou operacional, permitirá aos comandantes enquadrarem rapidamente os problemas.

Além disso, no âmbito operacional, os sistemas de informação logística podem permitir a um comandante posicionar os sistemas de suporte logístico em função da estrutura e emprego das forças de combate. A concentração de esforços é mais facilmente obtida através de uma única autoridade de comando, exercendo comando e controlo sobre as suas forças combatentes e sobre o sistema logístico que as suporta. O comando e controlo logístico deverá ter, entre outras, as seguintes capacidades:

- Recepção atempada e fiável das necessidades, informação de expedição e informação sobre a localização dos bens logísticos requeridos.
- Fácil controlo do inventário, incluindo o pessoal e material em trânsito (quantidade, localização, estado, movimento ao longo do sistema de suporte logístico).
- Suporte flexível que permita reencaminhar bens logísticos com base nas necessidades operacionais.

Claro que estas capacidades requerem infra-estruturas de comunicação fiáveis e redundantes que liguem utilizadores, fornecedores e comandos em rede. Embora aparentemente abundem os computadores, a verdade é que as infra-estruturas de comunicação actuais além de serem um recurso limitado ainda não suportam eficientemente os elementos do pipeline logístico em rede.

As novas estratégias mais envolventes e o avanço da tecnologia estão a melhorar os processos de tomada de decisão. Estes avanços mantêm-nos preparados para o desempenho de missões de guerra, assim como outras missões de tempo de paz. Tecnologias como o correio electrónico e a troca electrónica de dados (EDI – Electronic Data Interchange), largamente usados nas redes comerciais e nas redes globais de computadores, como é disso exemplo a Internet, estão a fazer cada vez mais parte do ambiente de planeamento logístico.

Apesar de todas estas vantagens há que ter em conta que a análise global de alguns dados logísticos, por si só não classificados, podem revelar a existência e os objectivos de uma missão que pode ser classificada. Os planeadores logísticos e as forças

operacionais têm de reconhecer a importância, assim como a vulnerabilidade, de um sistema de informação logística, devidamente integrado com o sistema integrado de informação da Marinha, para poderem tomar as medidas necessárias para o protegerem e salvaguardarem.

AS EVOLUÇÕES EXTERNAS - A IMPORTÂNCIA EMERGENTE DO COMÉRCIO ELECTRÓNICO

O comércio electrónico apresenta enormes expectativas de crescimento com o desenvolvimento e consolidação do que se convencionou chamar a "Sociedade da Informação". O comércio electrónico representa todas as formas de transacções comerciais que envolvam quer organizações, quer indivíduos, baseadas no processamento e transmissão de dados por via electrónica, incluindo texto, som e imagem. Refere-se ainda aos efeitos que a troca electrónica de informação comercial pode ter nas instituições e nos processos que suportam e regulam as actividades de natureza comercial.

As redes globais de informação desempenham um papel cada vez mais importante no suporte aos fluxos de informação para fins comerciais. Um número crescente de operações entre empresas já é hoje realizado por transferência electrónica de documentos, os computadores pessoais ligados à Internet são utilizados para colocar e processar encomendas e uma parcela cada vez mais significativa dos bens e serviços são transaccionados através das redes digitais.

É um facto que a transferência electrónica de dados, o EDI – Electronic Data Interchange – teve um desenvolvimento importante desde a publicação das normas EDIFACT pelas Nações Unidas, há cerca de uma década mas, no entanto, sem provocar transformações dramáticas. Contudo, o fenómeno Internet veio acelerar consideravelmente o fluxo de transacções comerciais sob forma digital, em virtude do seu baixo custo e relativa simplicidade de utilização, abrindo um novo mundo a consumidores e a pequenas e médias empresas.

O rápido crescimento da Internet e do EDI faz prever que no ano 2000 o comércio electrónico possa já representar perto de 20% do comércio mundial inter-organizacional.

INFLUÊNCIA DO COMÉRCIO ELECTRÓNICO NA MARINHA AMERICANA

Antes mesmo do Presidente Clinton, dos Estados Unidos, a 1 de Julho de 1997, ter apresentado um conjunto de linhas orientadoras para o desenvolvimento do comércio electrónico global, com as quais pretendeu influenciar os Departamentos da sua Administração, as empresas e os governos dos seus principais parceiros económicos, no sentido de se minimizarem as restrições sobre a Internet e se evitarem efeitos negativos sobre o comércio global, já a Marinha Americana antevia a importância do Comércio Electrónico na Logística Naval. Esta afirmação pode ler-se no NDP4 (1), que está disponível na Internet, "Such technologies as electronic mail and electronic data interchange, using readily available commercial communication links and global computer networks, are becoming a routine part of our logistic planning environment". Procurando um pouco mais na Internet descobre-se mesmo um site do "Navy Supply Systems Command" onde é explicado como vender para a Marinha Americana ("Doing Business with the Navy" (2)). Neste mesmo site são enumerados 19 projectos em curso na área do Comércio Electrónico.

Após a consulta de mais alguns sites, rapidamente se conclui a grande aposta do Departamento de Defesa dos EUA em novas tecnologias (3) e na redução dos custos associados com a logística (4).



Site do Naval Supply Systems Command para o Comércio Electrónico.

A Marinha Americana está a desenvolver um grande projecto de reengenharia designado por SUP-21 – Reengineering Naval Supply (5), que já vai na segunda de três fases, que tem como objectivo "One Touch Supply", orientado para uma lógica de abastecimento centrada no fornecedor.

INFLUÊNCIAS EXTERNAS NA LOGÍSTICA NAVAL PORTUGUESA, NUMA PERSPECTIVA PESSOAL

A Missão para a Sociedade da Informação identificou a necessidade de se viabilizar e dinamizar o comércio electrónico em Portugal, de se fomentar a transferência electrónica de dados, incluindo a sua promoção na Administração Pública (6). Aliás estas recomendações vêm na sequência de directivas da EU.

Além disso, a competitividade das PMEs portuguesas depende da sua capacidade de participação no mercado global. Num ambiente cada vez mais baseado na economia digital, não é possível competir sem utilizar os instrumentos que caracterizam e dão vida a essa mesma economia. Neste contexto, também o cliente, neste caso a Marinha, terá de se adaptar a esta nova dimensão.

De acordo com o "Livro Branco para o Comércio Electrónico em Portugal", elaborado por iniciativa da Associação Portuguesa para o EDI e Comércio Electrónico, o número de empresas portuguesas com alguma forma de comércio electrónico é de cerca de 1000, o que representa 2,6% do universo das PMEs nacionais. Em face deste contexto, assumem-se os seguintes objectivos para o número de grandes empresas e PMEs ligadas às redes digitais e com condições internas de acesso ao comércio electrónico:

ANO	EMPRESAS EM C.E.
1999	10 %
2000	20 %
2005	100 %

Face a este cenário, avizinha-se como inevitável a necessidade da Marinha Portuguesa vir a comprar electronicamente bens e serviços. Esta nova dimensão obrigará à reengenharia de algumas unidades da Marinha, em especial as que têm a ver com abastecimento. Por outro lado também contribuirá para que a Marinha



Operações que passarão a ser feitas electronicamente.

Portuguesa implemente uma Logística cada vez mais digital enquadrada numa Marinha a funcionar cada vez mais em rede, com ciclos logísticos cada vez mais curtos contribuindo também para ciclos de decisão também cada vez mais curtos.

CONCLUSÕES

A globalização da economia é hoje uma realidade inegável que se veio associar ao desenvolvimento da Sociedade da Informação. As grandes empresas concorrem em mercados cada vez mais amplos e definem as suas estratégias e alianças numa base global. Mesmo pequenas e médias empresas que actuam em nichos de mercado sentem cada vez mais o seu mercado como sendo global e conduzem os seus clientes para novas formas de comunicação.

O objectivo de qualquer organização militar é produzir a máxima

capacidade de combate com os meios disponíveis. A existência de um sistema de informação permanentemente actualizado e disponível é fundamental para manter a prontidão de forças e a capacidade de combate num ambiente cada vez mais dinâmico e complexo.

Estas novas dimensões vêm ao encontro de uma lógica de modernização da Marinha Portuguesa, que inclui o Sistema Integrado de Informação da Marinha e diversos outros subsistemas como o SIPPO, o SIA, o SIIF e o SICALN, encaixando-se o comércio electrónico numa logística naval cada vez mais suportada por computadores em rede, ou seja, numa logística digital.

Armando J. Dias Correia
1TEN

<http://www.terravista.pt/portosanto/1143>
dias.correia@mail.marinha.pt
dc@ip.pt

Notas:

- (1) 1 DEPARTMENT OF THE NAVY, «Naval Doctrine Publication (NDP) 4, Naval Logistics», <http://noweb.med.navy.mil/service/manual/ndp4/intro.htm>, 10 January 1995
- (2) NAVAL SUPPLY SYSTEMS COMMAND, «U.S. Navy Electronic Commerce – How To Do Business With The Navy», http://www.navy-edi.com/nav_ec/selling_to_the_navy.html, 1 Abril 1999.
- (3) DEPARTMENT OF THE NAVY, «The DON Information Technology Strategic Plan 1997-2001», Setembro 1996.
- (4) SECRETARY OF DEFENSE ACQUISITION AND TECHNOLOGY, «Building On The Momentum: The Revolution In Business Affairs», http://www.acq.osd.mil/ousda/speech/air_war_college.html, 13 Janeiro 1999.
- (5) NAVAL SUPPLY SYSTEMS COMMAND, «SUP-21 – Reengineering Naval Supply», <http://navsup.navy.mil/business/sup> 21 13 Abril 1999.
- (6) MISSÃO PARA A SOCIEDADE DE INFORMAÇÃO, «Livro Verde para a Sociedade da Informação em Portugal», <http://www.missao-si.mct.pt>, 1997.

Nota Final:

Este artigo foi feito a partir de um trabalho elaborado pelo autor durante o 2º CGNG 98/99 (ISNG).

Contribuímos para enriquecer
as Telecomunicações

Sistemas de Telecomunicações

Comunicações Navais

Rádio e Electroóptica

Automação e Controlo



Empresa de
Investigação e
Desenvolvimento
de Electrónica,
S.A.

Quinta dos Medronheiros - Lazarim
2825 Monte da Caparica PORTUGAL
Tel.01.2948600 Fax.01.2948700
Email: geral@eid.pt

O epílogo de um reinado

Para terminar esta série de artigos sobre a Marinha Joanina, parece-me correcto fazer algumas considerações de ordem geral acerca do reinado do “Príncipe Perfeito” e sobre alguns dos aspectos que mais o marcaram. Num número anterior já foi referido o seu plano de descobrir uma rota que contornasse a África e que permitisse chegar à Índia sem passar pelo Médio Oriente e pelos meandros do comércio veneziano, que obtinham elevados lucros com as mercadorias orientais. Não restam dúvidas que esta ideia esteve presente na mente de D. João II desde muito cedo e a prová-lo estão as viagens marítimas de Diogo Cão e Bartolomeu Dias complementadas pela expedição terrestre levada a cabo por Pero da Covilhã e Afonso de Paiva (que saíram de Santarém a 7 de Maio de 1487, pouco antes da partida de Bartolomeu Dias). No final dos anos oitenta, o rei tem, pois uma ideia mais ou menos concreta do que quer e do que precisa de saber, para preparar a viagem marítima à Índia e estas duas empresas destinam-se precisamente a obter as últimas informações. Bartolomeu Dias encontrou a passagem marítima para oriente e, tanto quanto se sabe, Pero da Covilhã visitou os portos do Malabar, tomou contacto com a navegação do Índico e, provavelmente, fez chegar informações a Lisboa pela mão de José de Lamego e Abraão de Beja, que com ele se encontraram no Cairo.

Com todos estes dados, D. João II estaria habilitado a enviar uma expedição marítima à Índia, sem grandes dificuldades. Contudo, como é sabido, não o fez. Essa viagem (de que falaremos) só viria a ocorrer no reinado de D. Manuel, nove anos depois da viagem de Dias.

Porquê esta hesitação? Porquê este interregno tão longo quando o Sonho parecia ao alcance da mão?...

Não há dúvida que esta é uma das questões mais fascinantes da história dos descobrimentos portugueses e não será fácil encontrar-lhe uma resposta definitiva. Contudo, há algumas observações que podem ser feitas, depois de termos analisado alguns dos acontecimentos mais significativos ocorridos nos anos anteriores. Lembremo-nos, por exemplo da viagem de Bartolomeu Dias: recordemos como foi difícil vencer a corrente e os ventos que encontrou a sul de Angola e como, com uma manobra de marinheiro experimentado, resolveu fazer-se ao largo e contornar o vento ponteiro que lhe impedia a progressão para sul. Foram dificuldades que poderiam ser vencidas da mesma maneira numa viagem seguinte, mas podem ter levantado algumas dúvidas a quem tinha a mente ocupada em encontrar as melhores soluções para os objectivos pretendidos,

levando à sugestão de que se devia explorar melhor o regime de ventos daquele Atlântico Sul. Pode ser que sim e pode ser que não. Os que querem ver o projecto dos descobrimentos como uma empresa programada milimetricamente, à maneira dos empreendimentos da era industrial, gostam de pensar que assim aconteceu e afirmam que a pausa de nove anos foi uma pausa de estudo.

Parece-nos ilusória esta hipótese!... Ninguém tinha conhecimentos suficientes sobre os agentes atmosféricos e sobre a geo-

grafia, para pretender planear com esse rigor fosse o que fosse. Não, não é possível!... É provável que se tenha tomado consciência das dificuldades e, seguramente, que se foram estudando melhores formas de ultrapassar o Atlântico Sul, mas fazer uma pausa de nove anos só com esse objectivo?... Depois de já ter alcançado o Oceano Índico?... Não me parece lógico. Mais uma vez encontro a melhor solução deste enigma numa conjuntura com diversos componentes:

entrou-se num período político conturbado, marcado por problemas internos, que não tinham menor importância do que o projecto da Índia, e viveram-se relações externas complexas, onde a possibilidade de que a coroa de Castela viesse parar a um príncipe português ganhara uma perspectiva muito mais realista do que o antigo projecto de D. Afonso V. E, além disso, uma viagem com essa dimensão exigia a preparação de navios suficientemente fortes para que o aparecimento dos portugueses naquelas paragens longínquas infundisse respeito às populações locais. Certamente que não se ignorava que a reacção dos que dominavam o comércio oriental seria agressiva e violenta.

A verdade é que os anos foram passando, e D. João II viu o Sonho escorrer-lhe por entre os dedos como areia seca da praia, nas mãos de uma criança. Em 1495, quando os planos da Grande Viagem, talvez, já estivessem avançados, agonizava em Alvor rodeado de uns quantos (poucos) amigos, detestado por uma grande parte da nobreza e sabendo que a coroa iria para um representante dos seus mais directos adversários internos. Consubstanciava-se nesta morte prematura a tragédia do homem que não conseguiu fugir à força do destino. Da obra que inteligentemente elaborara e que com paciência fora desenvolvendo, nada conseguira ver realizado. Caberia a outro colher a seara que semeara com argúcia, sangue, suor e lágrimas. 



D. João II examina a construção das naus destinadas à viagem de Vasco da Gama. As naus que já não iria ver partir. (Aguarela de Roque Gameiro).



COMITÉ DE APERFEIÇOAMENTO DA FUNDAÇÃO ALBERTO I, PRÍNCIPE DO MÓNACO

● O VALM José Torres Sobral foi recentemente admitido entre os membros do Comité de Aperfeiçoamento do Instituto Oceanográfico de Paris, pertencente à Fundação Alberto I, Príncipe do Mónaco, tendo a proposta da sua candidatura sido efectuada pelo

Professor Jean-René Vanney, Vice-Presidente desse Comité. A esta organização, que se dedica à investigação oceanográfica, pertence ainda o Museu Oceanográfico do Mónaco, um dos melhores do mundo.

O Comité de Aperfeiçoamento

caracterizou o VALM Torres Sobral como uma personalidade original do meio marítimo, que sabe estabelecer e manter os contactos privilegiados e diversificados com os melhores cientistas e administradores europeus e brasileiros. O Comité mos-

trou-se honrado em admitir uma personalidade que soube lançar um olhar exterior e competente sobre os problemas da Fundação, completando excelentemente o leque das suas competências, caracterizando a sua admissão como uma presença benéfica.

INSTALAÇÃO DE UMA CADEIA DGPS EM PORTUGAL

● No dia 5 de Julho efectuou-se a apresentação dos estudos e experiências que têm vindo a ser efectuados, com vista a estudar a viabilidade da instalação de uma rede de estações DGPS em Portugal, a cargo do 1TEN Sardinha Monteiro, da Divisão de Navegação, e o 1TEN Costa Honorato, do Serviço Técnico, ambos do IH.

A assistir encontravam-se o Director Técnico do IH e como convidados estavam presentes o Secretário de Estado Adjunto do Ministro do Equipamento, Planeamento e Administração do Território (MEPAT), Eng.º Consiglieri Pedroso, o Chefe

de Gabinete do MEPAT, Dr. Miguel Serpa Soares, o Chefe de Gabinete do Ministro da Ciência e Tecnologia, Prof. Cândido Marciano da Silva e o Presidente do Centro Nacional de Informação Geográfica, Eng.º Rui Gonçalves Henriques.

Depois de definido o GPS como sistema de navegação por satélite que permite uma exactidão no posicionamento na ordem dos 100m (95%), mas que tem diversas limitações, estas podem ser, em grande parte, ultrapassadas pelo DGPS, que permite uma exactidão no posicionamento na ordem de 1 a 5m.

Foi salientado que sendo



A assistência no momento da apresentação do 1TEN Sardinha Monteiro.

Portugal um país de frente Atlântica, ainda não possui uma rede DGPS em funcionamento.

For fim, foi dito que este sistema constitui um imperativo nacional.

PROJECTO SERRETA - EVOLUÇÃO DO SISTEMA VULCÂNICO

● Decorreu no dia 8 de Julho de 1999 uma sessão promovida pela Fundação para a Ciência e Tecnologia, no Centro Cultural de Belém, para apresentação pública dos resultados do Projecto Serreta – Avaliação multi-disciplinar da evolução do sistema vulcânico da crista submarina da Serreta, a Oeste da Ilha Terceira (Açores).

A sessão contou com a presença do Ministro da Ciência e da Tecnologia, Professor Mariano Gago, do Presidente da Fundação para a Ciência e Tecnologia, Professor Luís Magalhães, do Director-Geral e do Director Técnico do Instituto Hidrográfico (IH), Vice-Almirante Torres Sobral e



O Prof. João Luís Gaspar na altura da sua intervenção.

Capitão-de-Fragata Mourão Ezequiel, respectivamente, e inúmeros investigadores, técnicos

e demais pessoas interessadas no tema.

A apresentação técnica do

tema coube aos Professores João Luís Gaspar e Gabriela Queiróz da Universidade dos Açores e os Professores Miguel Miranda e Fernando Barriga da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa.

Terminada a apresentação da palestra, o Ministro da Ciência e Tecnologia, Dr. Mariano Gago, tomou a palavra para agradecer e saudar todas as instituições implicadas no projecto, louvando a capacidade e vontade de informar a opinião pública sobre um fenómeno novo.

O Dr. Mariano Gago esclareceu todos os presentes que existe um programa de apoio às ciências e tecnologias do mar que está em preparação e ficará pronto brevemente.

D. Luís e a Escola do Mar

Vocação precoce, tardiamente assumida numa carreira que apesar de breve e meteórica, quando brutalmente interrompida, permitiu que o Mar se revelasse uma formidável escola de vida. Por isso um Rei se surpreendeu, este, o seu Reino e o seguinte, o Reino dos ... Mares.

Com D. Maria II iniciara o Reino de Portugal nova vida. A monarquia era definitivamente constitucional e tudo deveria traduzir a nova realidade saída da guerra civil e ... da independência do Brasil. Sem experiência democrática, destruído e na penúria, é ainda um país tremendamente desasossegado aquele que recebe o segundo filho do jovem casal reinante.

Mas naquele 31 de Outubro de 1838, tudo fora previsto para a chegada do Infante. Dignitários, ama de leite, baptismo imediato e «Te Deum» na Sé. Do padrinho, Luís Filipe, Rei dos Franceses, o nome, seguido dos tradicionais nomes próprios dos Braganças e o 18º e último, Volfando, com conotações germânicas à madrinha e avó paterna.

O nascimento do 1º duque do Porto e duque da Saxónia, em tempos em que a mortalidade infantil era, infelizmente, muito mais democrática, foi, como garantia da linha sucessória - terrível premonição - saudado pelo povo e expressamente, também, pelos seus parentes da realeza europeia (1).

Duma carta, em francês, para a rainha Vitória, prima direita, amiga e confidente, um eco maternal: «Os meus dois pequenos... portam-se maravilhosamente e Lipipi, julgo, começa a parecer-se muito com o nosso querido Fernando (2)».

Após a ama, à aia, devidamente coadjuvada, competiu iniciar a educação que sua mãe queria tão completa como a de seu pai, D. Fernando de Saxe Coburgo, que depois e até 1847, recorrerá ao seu antigo perceptor, Dietz (3).

O visconde da Carreira, embaixador em Paris, é o novo aio, que, com os melhores mestres vai abrindo o leque das disciplinas ministradas; Caligrafia, Latim, Grego, Alemão, Francês e Inglês, Filosofia e Ética, História, História e Direito Naturais, Matemática, Desenho, Pintura, Música, Rebeca, Trompa e... Dança.

A presença dos pais, dos mestres e dos dignitários de serviço ao paço, nos solenes exames finais, são o prémio com que esta família exemplar, estimulando a auto-confiança, apurando a ética e fortalecendo a vontade dos seus jovens filhos, fará deles todos, homens e mulheres de carácter.



D. Luís aos 14 anos.

«Casa de pais, escola de filhos» não foi, certamente, provérbio popular que Suas Magestades tivessem ... desprezado.

Mas também a preparação física não foi descurada.

Aliás, já em eternecida carta de Setembro de 1844, D. Maria escreve à Britânica Rainha; «... Os dois mais velhos são lançados

ao mar todos os dias, coisa que de começo lhes custou bastante mas agora isso já corre muito mais corajosamente. Lipipi já teve uma lição de natação e estou segura de que em breve nadará. Pedro é mais receoso na água mas isso passar-lhe-á com o tempo»

Assim, também a Ginástica, a Arte da Cavalaria e a Esgrima, completaram o curriculum dos infantes, ocupando-os diariamente, como nos narra o jovem D. Luís no seu Diário de Viagem, entre as sete da manhã e, doze horas depois, o jantar à luz de... velas.

Embora aos seis anos, dominasse compativamente, além do português, o alemão, que D. Fernando sempre usou com os filhos, e já escrevesse em francês, é D. Pedro quem, nos estudos, sempre se destaca dos irmãos que entretanto se lhes juntam.

A diferença de um escasso ano, é, pelo elevado sentido das responsabilidades que a sua condição de Príncipe Herdeiro impõe, um valor acrescentado à sua precoce maturidade que, a par de um juvenil aprumo, fez o encanto de quem o viu e que, certamente, foi um dos melhor preparados chefes de estado que Portugal jamais terá tido e tão efemeramente... teve.

Entretanto, conscientes da infeliz situação do País e da humilhação que, em 1831, a esquadra francesa infligira a D. Miguel, levando do Tejo «os nossos melhores vasos de guerra» (4), o 1º tenente Joaquim José Matos Correia e o 2º tenente Joaquim José Cecília Kol, secundados por dezanove decididos oficiais da Armada, fundaram, tinha D. Luís um ano, a «Associação Marítima Colonial» (5).

Destinada «ao aperfeiçoamento das Marinhas de Guerra e Mercante e ao desenvolvimento dos germens de prosperidade e riqueza que se mantinham em estado latente e inexplorados (6)», os Reis, apoiaram-na, pondo «a Armada em evidência».

Também a moda, vinda de Inglaterra, de se fazer oficial da Armada o segundo filho dos soberanos é aqui recebida com outra objectividade; D. Luís, acolhe com infantil entusiasmo a notícia de que não será apenas um marinheiro honorário, mas sim um verdadeiro oficial da Marinha Real.

Até que ponto terá pesado, num país em dificuldades, a consciência da futura situação financeira do jovem Infante, ninguém o poderá avaliar com exactidão. A Rainha-

-Menina que, desde os sete anos, conhecera, em oito agitados anos de exílio e doze de reinado, as incertezas da vida, mostra-se pragmática e, fiel ao seu carácter firme e enérgico, manda que a 9 de Outubro de 1846 seja o infante incorporado na Real Companhia de Guardas-Marinhas.

Assim, na Sala do Risco, a estibordo do navio modelo, 4 guardas-marinhas e 116 aspirantes, formados em duas brigadas, o recebem, na presença dos pais e do irmão, e perante o Estandarte Real (7) que D. Maria II bordara para aquele solene acto.

D. Luís apresenta-se «rigorosamente fardado de aspirante» e, apumado, ouve ler a Carta Régia:

«... comprazendo-me em reconhecer no Vosso ânimo uma decidida e resoluta inclinação para a vida marítima que muito folgo de fortalecer por todos os respeitos e *Querendo* finalmente dar por esta ocasião à briosa e *illustre* corporação da Armada uma pública e *solémne* prova de consideração.. Vos nomeio, *Guarda-Marinha* da mesma Armada...

Vossa Extremosa Mãe;
MARIA (8)».

O infante toma lugar na sua brigada antes de ser conduzido ao navio modelo, a corveta «Paciência» (9) pelo Director interino da Escola Naval e, simultaneamente, Comandante da Companhia dos Guardas-Marinhas, o, naturalmente comovido e orgulhoso, 1º tenente... Matos Correia.

Nos seus oito (10) anos, «agradou certamente a visita ao pequeno navio modelo, porque depois de *n'ella* entrar, passou à enxárcia de estibordo do mastro do traquete, começou a subir por *ella* e continuaria de certo seguindo para o cesto da gávea, se Sua Magestade a Rainha vendo as intenções do jovem marinheiro, não lhe dissesse (11):

- «Luiz, anda para baixo.»

Incorporado como aluno supranumerário, com o número 63, e a seguir ao mais moderno guarda-marinha, virá a atingir, após este, o posto de 2º tenente, em 19 de Maio de 1851.

«Nesse mesmo ano de 1846 aparece encantado a acompanhar o almirante inglês Parcker nas manobras de uma esquadra inglesa no Tejo, numa «paixão pelo mar que o acompanhará até ao fim dos dias».

Ao décimo primeiro parto, a 15 de Novembro de 1853, sucumbiu a Rainha que sempre enfrentara, hábil mas frontalmente, as insidiosas conspirações de políticos que de comum e notório, apenas exibiam uma insaciável e mesquinha ambição pessoal.

Havia pois que apressar a educação dos infantes, nomeadamente de D. Pedro, a dois anos dos necessários dezoito para empunhar o ceptro real (12).

Nesse sentido os dois infantes mais velhos, com 16 e 15 anos, fizeram duas grandes viagens. A primeira, logo de Maio a Setembro, compreendeu a Inglaterra, a Bélgica, a Holanda, a Prússia (Alemanha), a Austria e a França.

Embarcam, com a comitiva, no vapor de rodas «Mindello (13)», o nosso primeiro navio misto, vela e vapor accionando rodas, de 58m, 8 peças, 130 homens e construído em Inglaterra, em 1845, especialmente para a Armada.

A força naval que, sob o comando do major-general da Armada (14), os escoltou, era constituída, na alheta de BB e até ao largo de Vigo, pelo vapor francês «Le Newton», que daí tornou a Lisboa (15), o «Duque de Saldanha» («DS») (16), comandado por Cecília Kol, na de EB, e à popa o vapor brasileiro «Magé».

Foto do arquivo do Museu de Marinha.



Vapor de Rodas «Mindello».

A 28, escreve D. Luís, «Estava um tempo lindo com vento de NE e o mar socegadíssimo. Apesar d'isso enjoei. Logo apenas *sahi* a barra comecei a sentir-me *encomodado*. Ainda me conservei na tolda até chegarmos ao Cabo da Roca, o que foi à uma hora. Fui então *deitar-me* no meu beliche. Duas horas depois tive a consolação que não era o único enjoado».

Ao mesmo facto, reflectindo outra postura se refere D. Pedro; «Às 19 horas veio S.A. acordar os passageiros com uma corneta, *signal* evidente de que se achava restabelecido do seu incomodo».

Depois de Cowes, no dia seguinte, 3 de Junho, desembarcaram em Southampton e seguiram, de combóio, para Londres onde o Príncipe Alberto os conduziu a Buckingham.

A 3 de Julho reembarcam, no Tamisa, e largam, a «Mindello» escoltada pelo vapor brasileiro «Vaimão», para Ostende e para Lisboa a «D.S.» com a infanta D. Ana de Jesus.

Cumprida por terra a longa ronda prevista, a 5 de Setembro, partem de Ostende para Portsmouth, onde, a 6, um escalor enviado pela rainha Vitória os conduziu a Osborne House.

No dia seguinte acompanhando «os offi-

ciais e praças... descobriram-se com respeito» para o içar da bandeira após o que é avistado o iate «Fairy» com a soberana que vem despedir-se.

Em Lisboa o desembarque ocorreu após 6 dias de viagem e 2 dias de... quarentena.

A segunda viagem de Maio a Agosto de 1855, incluiu França, Itália, Suíça, Prússia, Bélgica e Inglaterra.

De 20 a 26, de novo na «Mindello» escoltada pelos vapores «Infante D. Luís» («IDL») e «Lince» e dois vapores franceses, rumam a Bordéus.

De Pauillac passam, com salvas retribuídas, a um vapor francês, seguindo para Paris e restantes cidades, viajando, entre Toulon e Roma, por mar.

O gosto de D. Luís pelos divertimentos fica registado no diário do irmão; «... já me achava na cama quando o mano voltava da grande Ópera onde tinha assistido à primeira representação das Vésperas Sicilianas de Verdi. Não invejei nada o prazer de ouvir tão boa música; eu tinha visto a Escola de Saumur (17) enquanto ele se divertia...».

A 3 de Agosto regressam à «Mindello» que, com o «IDL», larga, a 5, para Southampton, instalando-os o príncipe Alberto em Cowes, enquanto metiam carvão, longe dos príncipes ingleses, então com escarlatina.

De 9 a 14 dura a viagem para Lisboa onde o rei

regente os vai buscar a bordo.

Cumprido o programa que permitiu ao jovem rei conhecer as cabeças coroadas da Europa e, aos dois, as suas mais notáveis personalidades, é finalmente D. Pedro, no dia do seu 18º aniversário, aclamado rei.

E pela mão do irmão, D. Luís inicia de facto a sua carreira naval no posto, desde o dia do seu 17º aniversário, de... capitão-tenente.

Isso, graças à nomeação de um «perceptor nos assuntos náuticos e companheiro de viagens» na pessoa dum distinto oficial e herói da batalha do Cabo de S. Vicente o, mais tarde, Visconde António Sérgio de Sousa (18), que o inicia nos estudos Técnico-Navais.

Em Setembro de 1856 é lançado ao mar o brigue «Pedro Nunes» de 37,29 m, 486 toneladas 12 peças e 130 homens. É um navio de madeira e à vela, construído no Arsenal da Marinha, em 21 meses e por 45.409.219 reis.

Um exacto ano depois, passou mostra de armamento e D. Luís assume o seu comando, naturalmente assessorado pelo seu, agora, oficial à ordens. Sampaio e Pina e Carlos Testa são 2 dos 3 oficiais que o navio vencia além de dois guardas-marinhas e um... cirurgião.



Brigue "Pedro Nunes".

«Em 18 de Janeiro de 1858... largou para um cruzeiro de experiência, na costa», para avaliação da «velocidade com o pano e manobras diversas», recolhendo a 21.

De 27 a 1 de Fevereiro, para treino da guarnição fez, no Tejo, exercícios de tiro ao alvo, à distância de 650 m, na presença de D. Pedro V que o iniciou com nove tiros, seguindo-se D. Luís com 8 e depois os oficiais.

A 18 de Março a primeira missão, com destino a Gibraltar, leva-o, por falta de vento, até... Belém, onde fundeia. A viagem prossegue no dia seguinte, atingindo-se os oito nós.

Avistada África a 25, entra em Gibraltar a 26 já como... capitão-de-fragata.

O regresso inicia-se 19 dias depois, com vento fresco, alcançando-se o Tejo em dois dias, a 16 de Abril.

D. Pedro V preocupa-se, não com os divertimentos próprios de um adolescente, mas com a eventualidade de nefastas lisonjas e, nas cartas ao príncipe Alberto, desabafa: «Lipipi podia ser muito útil à Marinha se tivesse disposição para aprender. Apesar de todos os meus cuidados ele continua a ser um «Sir Cockatoo». De qualquer forma ele um dia tem de fazer uma viagem num navio inglês, para ficar com o espírito mais aberto pelas ideias inglesas»

Naturalmente, um fora preparado para muito altas responsabilidades e assumia-as e o outro não tendo, necessariamente, as mesmas motivações, vivia com a despreocupação de quem afinal era, revelando, apesar de tudo, um precoce profissionalismo, ainda que apoiado, ao descrever as qualidades náuticas do seu primeiro navio.

Ao passar o brigue a meio armamento, D. Luís desembarca para assumir o comando da corveta mista «Bartolomeu Dias» («B.D.») que acabara de trazer, a 17 de Maio de 1858, a nova rainha, D. Estefânia de Hohenzollern-Sigmaringen.

Projectado como clipper para a marinha mercante inglesa, fora adquirido ainda no estaleiro e adaptado antes de, em Janeiro, ser lançado ao Tamisa, sob a supervisão do velho almirante George Sartorius, veterano das Guerras Liberais.

É um navio de 63,10 m, 2.377 toneladas, 17 peças e 300 homens dispondo de 170

armas portáteis e 60 espadas de abordagem com cinturão e 20 machadinhas e que, pela imponência da mastreação e finura das suas linhas, foi muito admirado pelos lisboetas.

Ainda de madeira, mas com obras vivas (19) forradas a cobre, armado em galera, com 1505 m² de pano, quatro caldeiras e uma máquina horizontal de baixa pressão e 1100 cavalos, movendo um hélice de bronze de duas

pás, capaz de lhe imprimir, com bom tempo, uma velocidade de 10 nós.

A nomeação, por carta régia rezava assim:

«Sereníssimo infante *Don Luiz Filipe*, Duque do Porto, capitão-de-fragata da Armada Real, meu Prezado Irmão. Eu El-Rei vos envio muito saudar como *aquelle* que muito amo.

Havendo vós, no comando do Brigue de Guerra - Pedro Nunes - tido já *ocasião* de pôr em prática - com relação a navios de *vella* - os vossos conhecimentos *theoricos* da nobre arma a que vos tendes dedicado; e *Querendo Eu facilitarvos* o meio de semelhantemente empregar *aquelles* conhecimentos pelo que respeita ao serviço de Navios de sistema *mixto* - de *vella* e a vapor - ; Hei por bem *Nomear-vos* comandante da Corveta «Bartolomeu Dias».

Sereníssimo infante *Don Luiz Filipe*, Duque do Porto, Meu Prezado Irmão, Nosso Senhor Haja vossa Augusta Pessoa em sua contínua Guarda.»

A 21 embarca acompanhado do seu oficial às ordens e dos oficiais de marinha que haviam servido no brigue.

A primeira saída ocorre a 5 de Outubro para cruzeiro nas Ilhas, constituindo com a corveta «Sagres» uma divisão naval sob o seu comando. D. Pedro, passada revista na companhia dos outros infantes e comitiva, embarca até depois da Torre de Belém.

A viagem prossegue a vapor, passando a velejar na manhã seguinte, atingindo o navio-chefe uns apreciáveis 10 nós e a «Sagres» apenas 5,5. A 8 agarram fundo no Funchal.

Foram, inevitavelmente, 20 dias sempre em festa... que o Infante retribuiu, na véspera da partida, com uma recepção no Palácio de S. Lourenço.

No dia 27 de manhã, com 38 praças e um capitão de artilharia que regressavam a Lisboa, seguem em coluna, atingindo a Angra do Heroísmo, a 30, onde as manifestações de afecto não foram menores.

A 2 de Novembro levantou-se um temporal que os obrigou a suspender e correr para Sul, para regressarem no dia seguinte e, depois de desembarcarem tropa, rumarem à ilha do Faial.

O Infante desembarca a 4 e é recebido por todas as autoridades e pela «vereação em traje de gala - capa de seda preta, bofes gomados, calção e sapato de fivela» e «Te-Deum».

Bailes, solenidades e caçadas foram retribuídos com um jantar a bordo e a 13 voltam a Angra, a embarcar tropa para Lisboa.

O caso «Charles et Georges», um negreiro surpreendido em Moçambique a embarcar africanos livres «excepto os onze primeiros que sob seu consentimento foram para a chalupa com os braços amarrados» (!?...) acabava de originar o corte de relações da França que ameaçara mandar uma esquadra aos Açores, apresar D. Luís e a sua força naval.

Sabedor, D. Luís reúne o Conselho dos Oficiais e como, na circunstância, se poderia esperar dum jovem, dum oficial e dum príncipe, «opina que se esperasse e se desse combate, mas o capitão de fragata Centurini propõe a retirada imediata», dada a qualidade de Príncipe Herdeiro do comandante, o que foi decidido.

Uma corda de mau tempo atinge-os então com tal violência que «num momento crítico» a marinagem promete levar «a vela do traquete latino ao Senhor dos Passos da Graça».

O cumprimento foi autorizado sem dispêndio para a Fazenda e de madrugada, por causa «dos espíritos liberais», dias depois de, a 17, fundearem em frente de Alcântara, tendo D. Pedro e D. Estefânia ido a bordo e retirado pouco depois com o comandante.

«Uma noite ao ouvir criticar a tal autorização apenas comentou: «Desgraçados, que não acreditam que só Deus nos salvou.»»

Na correspondência da jovem rainha para sua mãe vemos frutificar a escola de mar: «... Luís,... é muito amável; ele tornou-se muito mais sério e o irmão (D. Pedro) está, por isso, muito contente.» e, em vésperas dele partir para Londres, já com o posto de capitão-de-mar-e-guerra e acumulando com o cargo de comandante do



Corveta mista "Bartolomeu Dias".

Porto de Lisboa, confessa; «O meu cunhado far-nos-á muita falta, pelo menos ao Pedro que o estima muito porque ele é, na verdade, um excelente rapaz, **muito acriançado**, mas sério **nas suas tendências** (20) (...)».

A 10 de Abril de 1859 a mesma força segue para Inglaterra onde vai buscar o noivo da infanta D. Maria Ana. Em cinco dias estão em Southampton donde se ausenta, de 24 a 29, para ir a Londres saudar os monarcas britânicos, acompanhado do visconde da Campanhã e pelo capitão-de-fragata Sérgio de Sousa.

A 3 de Maio, tendo embarcado na véspera o príncipe Frederico da Saxónia, acompanhado de 18 pessoas seguem, com a sua escolta na alheta de BB, para Lisboa indo largar ferro em Belém, no dia 7.

Nova saída da divisão, a 21, para transportar os jovens esposos a Antuérpia onde desembarcaram com todas as honras da Ordenança, aproveitando D. Luís a passagem em Southampton e Londres para estudar a «organização dos arsenais, docas e estaleiros».

A 25 de Junho, sem a «Sagres» que ficou a reparar o convés, alcançou numa singradura, o Tamisa, donde a 9 de Julho rumou ao Tejo para a 14, amarrar à bôia.

D. Estefânia, 14 meses amada rainha, falecera uma semana antes...

Porque em Marrocos se declarara, entre os quatro filhos do falecido Imperador, uma guerra civil que obrigara, «no meio de tamanha anarquia e confusão, ao entricheiramento dos europeus e suas representações diplomáticas e consulares», entendeu o governo enviar uma força naval «que fizesse respeitar a bandeira e os interesses portugueses».

Assim, a 14 de Setembro, esta, sob o mando do sereníssimo infante, fez-se ao mar, com o seu navio, mais a corveta «Estefânia» e o vapor «Argus» que ao pai, ao mar de Santa Maria, os reforçou, indo em dois dias, dar fundo em Tânger.

As instruções que o comandante recebeu eram claras. Logo no primeiro dos cinco pontos, se ordenava que deveria «Avistar-se com os comandantes das forças estrangeiras em Marrocos e operar de comum acordo» o que não teve de acontecer, permitindo-lhes o regresso a 21, porque «a situação, para os cristãos não era de causar preocupações».

Mas, certamente, o infante compreendeu que um oficial da Armada tem de ser homem habituado a enfrentar, além de alterações ondas, imprevistos tão extremos como os que podem surgir tanto do pó das areias do deserto, como do pó de arroz dos... salões.

Ainda em 1859 fora eleito rei do Congo o marquês de Catende, vassalo de D. Pedro V, mas D. Álvaro M. Dongo não o acatou e, acto contínuo, cercou a residência do superintendente das minas do Bembe, o capitão-tenente Baptista de Andrade cuja serenidade, saber e valor lhe grangearam a promoção por distinção em... combate.

No ano seguinte, o gentio do Ambriz rebela-se e, face aos nossos interesses, aos dos nossos aliados africanos e à súbita cobiça das potências europeias, havia que reagir.

Um batalhão provisório constituído por duas companhias de caçadores de Angola, uma de Diu e outra de Damão, num total de 359 homens, mais 30 soldados e um oficial de artilharia, e o novo governador-geral de Angola embarcam num navio fretado, o «África», que a 11 de Junho sairá escoltado pela canhoneira «Maria Ana» (21).



D. Luís, CMG, 1860.

No dia seguinte sai a «Estefânia» com 329 homens do 2º Batalhão Expedicionário de Infantaria, destinado à Campanha dos Dembos (22), além das mulheres e 16 filhos de 17 soldados e oficiais.

A 29 de Agosto largaram a «B.D.», escoltando o transporte, «D. Antónia», com 43 soldados, alguns degredados e 36 cavalos para o esquadrão (23) de Angola.

A força naval às ordens de D. Luís levava, como chefe do seu estado-maior, o seu fidelíssimo assessor Sérgio de Sousa.

Esta ordem de partida faseada, ainda que coerente, teve como causa o facto de D. Luís ter adoecido e, certamente, por este não ter querido eximir-se às suas responsabilidades. Recorde-se o que era então África (24) e que continuava a ser o primeiro no acesso ao trono.

Certa noite o oficial de quarto, alegando que via luzes no horizonte, mandou-o chamar. Nada enxergando, ouviu o jovem tenente murmurar do fraco rancho que lhe afectara a... visão. Ao descer à camarinha ordenou que levassem à tolda (25) uma travessa de... carnes frias.

À segunda, sem mais, mandou logo outra... travessa. A visão do «alastrativo (26)» melhorou... definitivamente.

Como, nas longas horas, eram os dotes artísticos de cada um que as amenizava, D. Luís convidou o filho de António Feliciano de Castilho a recitar o poeta e, agradado, ofereceu-lhe um charuto (27). O guarda-marinha Augusto de Castilho, que, no Rio, salvará a vida de muitos camaradas brasileiros e que será ministro da Marinha (28), guarda-lo-á, enternecedora, para o seu ilustre... pai.

Debelada a subversão, entronizado o legítimo Rei do Congo e reforçada a consolidação da vitória ei-los, em 31 dias, em Lisboa, a 15 de Outubro, um mês depois da «Estefânia».

Já em 1861, depois de escoltar a Imperatriz Isabel da Áustria, do Funchal (29) a Gibraltar e de trazer para Lisboa 45 recrutas para a Armada, e de Inglaterra o irmão da rainha e noivo de D. Antónia de Bragança, e D. Pedro V, do Porto, onde inaugurara a Exposição Industrial e a construção do Palácio de Cristal, vai levar de volta o recém casal e sua luzida comitiva.

A viagem que começou borrasqueira, terminaria... tragicamente

Desembarcados os reais passageiros em Southampton e recolhidos em Londres, são principescamente recebidos em Antuérpia a 29 de Setembro.

Enquanto a «BD» sofre fabricos, D. Luís e seu irmão D. João, seguem para Paris, em visita a Napoleão III, onde lhes é ocultada a notícia do falecimento, a 4 de Outubro, do irmão D. Fernando.

A 7 estão já em Londres e são aí informados da doença e melhoras de D. Pedro e de D. Augusto e a 8, depois de, incógnitos, cumprimentarem a rainha Vitória, embarcam, entregue o comando da «BD», no vapor «Oneida» para Lisboa onde são chamados e aonde chegam a 14.

D. Luís «pressentiu que o aguardava algum funesto sucesso e, ao ouvir o dobrar dos sinos e o estampido da artilharia a espaços *comprehendeu*».

Três dias antes falecera D. Pedro, aos 25 anos, e, dias depois, falecerá o outro irmão.

A bordo, foi-lhe assim comunicado:

-«Praza a Deus conceder toda a sua divina graça e auxílio a V. Magestade.

- Meu irmão!?...

- Foi para onde tinha vindo.

- Que fatalidade! Que fatalidade!...»

D. Luís, o Bom, o Popular, o Marinheiro revelar-se-á, de imediato, inesperadamente (30) e em muitos aspectos, um Rei notável.

Após um «noviciado de 3 anos e meio» «faz dos Oficiais da Armada os seus amigos e entre eles escolhe o perceptor de seus filhos», «corresponde com a continência e um sorriso amigo a todas as praças que haviam servido consigo» e recordava uma história que lhe fora contada «dum oficial ignorante e presunçoso... que acabara preso»...

Em 22 de Julho de 1863, criou, junto da Escola Naval, o Museu da Marinha que dotou, para treino dos seus alunos, com a co-

lecção de modelos do Palácio da Ajuda, em parte perdidos no incêndio de 1916 (31).

Acompanhava os progressos da construção naval, das armas navais e da Armada que em 1865 já atingira os 29 navios de guerra e 7 transportes dotados de 335 peças de alma lisa que começavam a ser suplantadas pelas almas estriadas, desenvolvidas pela Krupps.

Preocupado, D. Luís, Rei, inventa um projectil oblongo com perfurações de forma que os gases da explosão imprimissem uma rotação que tornasse o tiro mais preciso e que foi ensaiado no Alfeite e em França com êxito... tardio.

Em 1866, face às novas exigências da revolução industrial, «os nossos camaradas sentiram a necessidade de um clube onde se reunissem em associação, estudando, meditando e passando aos mais novos o contributo da sua experiência e conhecimentos» e, a 15 de Novembro, 125 oficiais votam a fundação do Clube Militar Naval. Dentre eles figuram nomes próximos de D. Luís que, naturalmente, aceita ser seu sócio e protector.

E a Sociedade de Geografia de Lisboa (1875) (32). Etc, etc...

Praticava a vela e os cálculos náuticos, mormente a bordo do Iate «Sírius» (33) que na presença de Suas Majestades, «Batera cavilha em 14 de Abril de 1877» no «telheiro



Medalha D. Luís I,
PNA, 1838,1889,1989.

das galeotas reais à Junqueira» (34), com desenho e construção encomendados por D. Luís ao capitão-tenente Folque Possolo e que, aprontado, ofereceu a D. Maria Pia.

Recebia cientistas, protegia e praticava a música e a pintura que, a par doutras temáticas, coleccionava e mostrava na Galeria que, hoje, tem o seu nome (35). Patrocinou a fundação (1884) do Museu de Arte Antiga.

Apoiou Mariano de Carvalho e Emydio Navarro (ministro das Obras Públicas de

1886 a 1889) no projecto de converterem a capital no «caes da Europa...» criando-se o actual «Porto de Lisboa» (36).

Era ainda exímio tradutor, caçador e... dançarino.

«Envergava profissionalmente a farda da Armada... (e)... 28 anos depois era ainda recordado» pelos seus camaradas (folheie-se o magnífico «Album de Condolências») depois de, já em chaga, ter pedido, na noite de 23 de Setembro de 1889, que o transportassem, apesar do horroroso suplício, de Sintra para Cascais, para aí de todos se despedir, após uma terrível agonia de 36 dias, a contemplar o... Mar.

No dia do funeral «os navios surtos no Tejo desamantelam as vergas, arriam os piques às caranguejas, põem bandeiras e flâmulas a meia adriça. Trôa a Artilharia nas salvas fúnebres de quarto em quarto de hora. Cada navio 700 tiros. Oito portugueses, 1 francês, 1 austríaco, 4 ingleses e 1 italiano».

Seguido pelos veteranos da Marinha que com ele tinham servido, D. Carlos, em homenagem ao pai, veste de mar-e-guerra.

Já era um notável... Oceanógrafo.

Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves
ITEN REF

(Agradecimentos: Cte Estácio dos Reis; Biblioteca Central de Marinha; Clube Militar Naval)

Bibliografia:

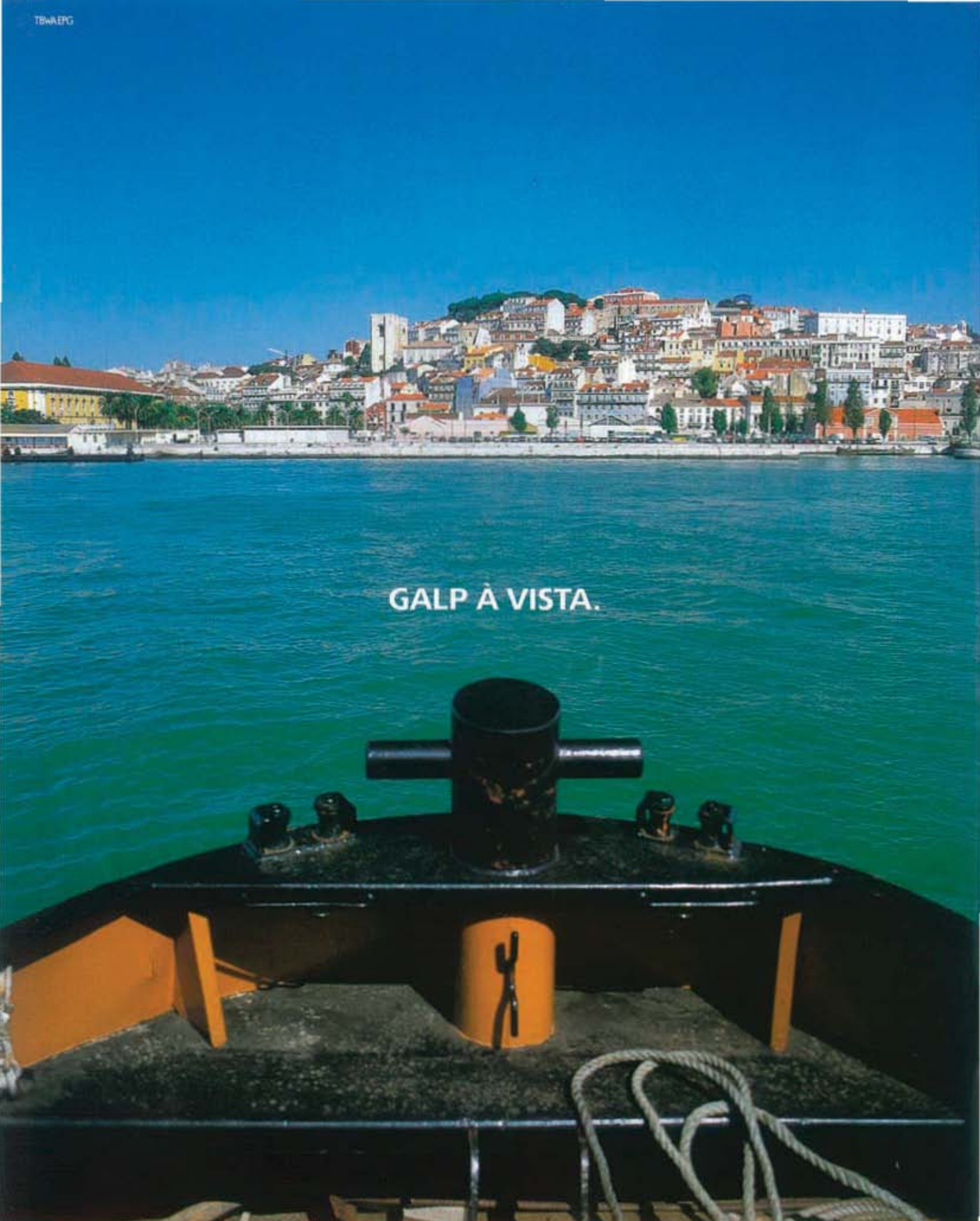
- AAVV, D. Luís I, Duque do Porto e Rei de Portugal, Catálogo, Lisboa, Palácio Nacional da Ajuda, 1990
- CHAGAS, Pinheiro, in Galeria Militar Contemporânea, Nº1, 1º anno, Lisboa, ?, 1878.
- ESPARTEIRO, Cte António Marques, Três Séculos no Mar (1640-1940), Lisboa, Ministério da Marinha, 1979, Coleção Estudos, Volumes 16, 18, 19, 22, 23 e 24.
- ESPARTEIRO, Cte António Marques, Dicionário Ilustrado de Marinha, Lisboa, Clássica Editora, 1963.
- NEILL, Peter and KROHN, Barbara Erhenwald, Great Maritime Museums Of the World, Nova Iorque, Balsam Press, Inc., 1991.
- NÓBREGA, Eduardo de M. Brito, Memória... D. Luís I, Lisboa, Edição do Autor, s/data.
- NORONHA, Eduardo, O Rei Marinho, Lisboa, João Romano Torres, Edição do Autor, s/data.
- PAN, John P., Contra-Insurreição em África, 1961-1974, O modo Português de Fazer a Guerra, Lisboa, Atena, 1998.
- ROCHA MARTINS, D. Carlos, História Do Seu Reinado, Lisboa, Edição do Autor, 1926.
- SILVA, A Emílio da, No 1º Centenário de um Marinheiro, in Revista da Marinha, Lisboa, Ano II, nº 31/Out 1938
- SIMÕES RODRIGUES, António, História de Portugal em Datas, Lisboa, Círculo de Leitores, 1994.
- A Sua Majestade A Rainha, A Senhora D. Maria Pia, Album de Condolências, Lisboa, Comissão Cultural da Marinha, 1989.
- Anais do Clube Militar Naval - Lisboa, CMN, Índices 1870-1970, Número Especial Comemorativo Do 1º Centenário e outros números.
- Enciclopédia Portuguesa e Brasileira - Lisboa-Rio de Janeiro, Editorial Enciclopédia, s/ data, Volumes 10, 15, 16, 17, 19 e 27.
- Revista da Armada, diversos números.

Notas:

- (1) Leopoldo da Bélgica, Luís Filipe dos Franceses e Vitória, conluídos dois anos antes numa ocupação de Portugal que deveria pagar as despesas e ceder territórios africanos ao... primeiro.
- (2) 1840.
- (3) Protestante e hostilizado pelos... políticos.

- (4) Ordenada por Luís Filipe, para apoiar a causa de D. Pedro e D. Maria, seus hóspedes no palácio de Meudon a pretexto do desacato às imunidades dos cidadãos franceses levados a cabo por D. Miguel. Nunca foram devolvidos. Primeiro ZERO NAVAL!
- (5) Magnificamente secundados em 1890 pelos «Jovens Turcos» e mais tarde pela enérgica acção liderada por Pereira da Silva, recordada em recente artigo de difícil síntese.
- (6) Surpreendente actualidade!
- (7) «E que só se desfraldaria diante de reis, sem nunca se abater, por ter a imagem de N.ª Sr.ª da Conceição, padroeira de Portugal».
- (8) Ordem d'Armada, Quartel General da Marinha, 30 de Outubro de 1846.
- (9) Pelos tratos de polé que, sem sombra de queixume,... sofria.
- (10) A idade de admissão à Escola Naval rondava os 13 anos. Aos 19 anos um oficial poderia requerer autorização para casar. D. Maria II casou aos... 15.
- (11) «Com autoridade», segundo outro relato.
- (12) Recorde-se que os reis de Portugal, desde D. João IV, não cingem a coroa com que foi coroada N.ª Sr.ª da Conceição de Vila Viçosa para que nunca pudesse vir a ser usurpada pelos reis de Castela, tradição continuada na imagem e cânticos de Fátima. Por isso a actual coroa, finalmente cinzelada no Rio de Janeiro, em 1817, que empregou 2,682 Kg de ouro, «com uma altura de 300 mm e um diâmetro de 395 mm», tem um peso e dimensões humanamente excessivos.
- (13) Em homenagem aos «Bravos» companheiros de D. Pedro IV que a partir daquela praia lançaram as Campanhas Liberais contra o «Usurpador» D. Miguel, irmão daquele, tio e prometido noivo de D. Maria II.
- (14) O CEMA.
- (15) Com honras da Ordenança, embandeiramento, vivas e 21 salvas.
- (16) «Era o vapor de rodas "Mont Rose" da Companhia Peninsular», de 55m, 2 peças e 83 homens e adquirido em Inglaterra, em 1852.
- (17) A Escola Militar francesa...
- (18) Pai do notável ensaísta António Sérgio, republicano e, efemeramente, oficial da Armada.
- (19) O casco abaixo da linha de flutuação.

- (20) Em Português no original em Francês.
- (21) O vapor recém construído em Inglaterra, de 400 toneladas, uma moderníssima máquina de três cilindros flutuantes e 80 cavalos, três mastros envergando 258 m² de pano latino, 111 homens, 7 peças e 6171,22 canadases de... aguada.
- (22) Quanza Norte, Angola.
- (23) Os Dragões voltaram à carga até 1974, em Angola desde 1966 e em Moçambique após 1971.
- (24) «África era para degredados e... marinhas», dizia-se então.
- (25) Ainda não existia a actual «ponte».
- (26) O mesmo que... abusador.
- (27) Recordar-nos um mítico «Big Boss» duma das melhores sucedidas empresas americanas que à hora do almoço foi contactado no seu gabinete por um colaborador que lhe trouxe a solução ideal para um problema que se arrastava. Abriu espontaneamente a gaveta e deu-lhe o que tinha... uma banana. O gesto, não a banana, entraram na mitologia da Excelência em gestão dos anos 80 do século XX.
- (28) Revolta da Armada Brasileira. MM por duas vezes.
- (29) Sissi, numa tentativa de debelar uma tuberculose que só não a matou porque foi assasinada em 1898.
- (30) O temor de que a Família Real estivesse a ser envenenada dá origem a violentíssimos distúrbios populares que só a serenidade de D. Luís apazigua.
- (31) Um incêndio, no mesmo local, destruiu, em 1968, parte do espólio do Instituto Hidrográfico.
- (32) Sociedade de Geografia de Lisboa onde está a decorrer um articulado conjunto de actividades de divulgação, de política e de governo durável dos oceanos para o séc. XXI, envolvendo a sociedade civil, técnicos e cientistas, que se prolongará pelo ano 2000.
- (33) Hoje no Museu de Marinha.
- (34) Topo Poente da Cordoaria.
- (35) Palácio Nacional da Ajuda.
- (36) Com os caminhos de ferro mas ainda sem aviação, nem UE, via-se mais... longe. Em recente artigo, na rubrica «O Mar em Debate», Diário de Notícias, Segundas feiras, se escrevia (99AG024) «continuamos «turisticamente» a ver passar porta-contentores ao largo da nossa costa...».



GALP À VISTA.

Basta avistar um pedaço da costa portuguesa para ter a Galp por perto. As bancas da Galp Marinha estão presentes na maioria dos portos e marinas de Portugal, com combustíveis e lubrificantes de qualidade sempre a postos para embarcar.

GALP
SEMPRE A POSTOS.



A Carta do CEMA nº 17, divulgada no início de Novembro, começa por referir a grande consternação que o falecimento, em 24 de Outubro, do Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, trouxe à corporação, considerando que, seguindo o seu exemplo de eficiência, de altruísmo e de devoção, estaremos a homenagear a sua memória e a contribuir para o maior prestígio da Marinha.

Ao abordar o processo de aquisição dos novos submarinos, foi anunciada a decisão tomada pelo Governo, na segunda quinzena de Setembro, relativamente à escolha dos candidatos seleccionados - o francês e o alemão - que aperfeiçoarão as suas propostas, tendo em vista a escolha do que assinará o contrato de construção dos submarinos, o que poderá ocorrer até Março de 2000.

Relativamente ao programa de aquisição do designado navio polivalente logístico, que consiste, em suma, de um navio anfíbio moderno idêntico a tantos outros que Marinhas amigas operam há longa data, a Carta do CEMA nº 17 refere que está já em fase de conclusão o estabelecimento dos requisitos técnicos e logísticos que permitirão, em breve, prosseguir com o processo, admitindo-se que a sua construção tenha lugar com participação de estaleiro nacional.

Em face das dificuldades sentidas para obtenção do descongelamento do orçamento de funcionamento da Marinha - 10% das verbas para Operação & Manutenção -, a que corresponde um montante de cerca de 1.7 Mc, o Almirante CEMA mantém a expectativa de não se repetir a situação de falta de liquidez a que a Marinha foi sujeita no ano tran-

sacto, em face das informações favoráveis recebidas, sobre o assunto, do Ministério da tutela.

Salientando a acção política e diplomática desenvolvida ao mais alto nível do Estado relativamente à situação de Timor Leste e a consequente mobilização, a nível mundial, de sentimentos de solidariedade, que conduziu a uma rápida intervenção da Organização das Nações Unidas e à colocação no terreno de uma força multinacional, o Almirante CEMA situou, neste quadro, o empenhamento de meios militares nas operações humanitárias e de paz naquela zona do globo, tendo em conta que as Forças Armadas são um instrumento do Estado para a prossecução dos seus objectivos políticos e estratégicos. Reportando-se especificamente à largada do Alfeite, em 23 de Setembro, do N.R.P. "Vasco da Gama", a que Sua Excelência o Primeiro Ministro nos deu a honra de assistir, proferindo palavras encorajadoras de despedida, foi dado realce ao reconhecimento do Governo pela importância das unidades navais, enquanto meios essenciais a empenhar em operações de âmbito internacional e ao facto de, uma vez mais, ser posta à prova a capacidade da Marinha para corresponder às exigências da política externa nacional. Tratando-se de uma missão nobre e relevante, embora não isenta de riscos, tal como a que vai ser atribuída à companhia de fuzileiros em preparação para seguir para a área, a Marinha rever-se-à novamente e em bloco, em todos aqueles que foram directamente envolvidos nas operações em águas ou territórios da Austrália ou de Timor, os quais são merecedores de todo o nosso apoio e colaboração.

Sobre a crescente dificuldade em pre-

encher, futuramente, as necessidades em recursos humanos, atendendo à redução do índice demográfico no País e à extinção do Serviço Efectivo Normal até 2004, foram anunciadas as preocupações existentes e as medidas tomadas com vista a ultrapassar essa dificuldade.

Na sua Carta nº 17, o Almirante CEMA referiu-se ainda às diversas questões ainda não decididas ou passíveis de aperfeiçoamento, que actualmente afectam a Marinha. Os problemas estão identificados e, quanto às soluções, umas estão encontradas e outras em reanálise. Porém, a necessidade de harmonização de alguns processos, em sede exterior à Marinha, e as dificuldades que envolvem o desenvolvimento de outros, no âmbito interno, não têm permitido a tomada de decisão em prazos desejáveis. Numa ocasião em que nos empenhamos na apresentação da Marinha a Sua Excelência o Ministro da Defesa Nacional recentemente empossado, em que grande parte das atenções e energias se direccionam para as nossas unidades com missão atribuída, especialmente as que operam ou irão operar fora de Portugal, e em que as limitações orçamentais continuam a dificultar o funcionamento interno, o Almirante CEMA apelou à contribuição de todos para orientarmos esforços no sentido do eficaz cumprimento das missões da Marinha.

Ao terminar, reafirmou a sua determinação em pugnar com o maior empenho e a persistência possível, pela resolução dos nossos problemas, sem descurar as prioridades que a sua relevância e premência recomendam.

Visita do Ministro da Defesa Nacional à Marinha

Inserido no ciclo de visitas e contactos aos três Ramos das Forças Armadas, realizou-se no passado dia 5 de Novembro uma visita à Base Naval de Lisboa pelo Ministro da Defesa Nacional, Dr. Júlio Castro Caldas, com o objectivo de conhecer a situação actual da Marinha e as linhas mestras da sua evolução nos próximos anos.

Após a prestação de honras militares, por parte de uma companhia do Batalhão de Fuzileiros nº 1 frente ao Palácio do Alfeite, e da salva de 19 tiros efectuada pelo NRP "Jacinto Cândido", a comitiva seguiu para bordo do NRP "Corte Real". Naquela fragata, o Ministro da Defesa Nacional recebeu um *briefing* sobre a Marinha, efectuado pelo



Visita do Ministro da Defesa Nacional ao Alfeite.

Almirante CEMA, versando os aspectos relacionados com a actividade operacional da Marinha, o planeamento de capacidades a longo prazo, e os orçamentos para operação e manutenção, pessoal e investimento. Seguidamente, o Capitão-de-Fragata Monteiro Montenegro fez uma breve apresentação acerca das capacidades do navio e que antecedeu a visita às principais áreas de bordo.

Após esta visita, seguiu-se um almoço no Palácio do Alfeite oferecido pelo Almirante CEMA.

N.R.: Esta visita será objecto de uma reportagem alargada a ser publicada na próxima edição da R.A.



OBSERVATÓRIO ASTRONÓMICO

A recuperação e funcionamento do Observatório Astronómico anexo ao Planetário e integrado no conjunto do Museu de Marinha, vai finalmente tornar-se realidade, após anos de degradação e inoperacionalidade.

Trata-se de uma construção com a área de 72 m², que para além da sala de observações, núcleo do pequeno programa, com



Aspecto do Observatório do Planetário antes do início das obras.

a respectiva cúpula giratória em cobre, dispõe ainda de um átrio, uma sala de reuniões – biblioteca e uma câmara-escura.

O Observatório estava munido de uma Luneta Equatorial REPSOLD de 120mm f/15 (fabrico Alemão) que a Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa havia cedido ao Planetário, por solicitação do então Director, Comandante Conceição e Silva, há cerca de trinta anos. A Luneta, de grande beleza e valor histórico, encontrava-se incompleta e foi reparada e beneficiada nas oficinas de óptica da Marinha. Mais tarde, foi devolvida à F.C.U.L. (Museu da Ciência) onde se encontra em exposição. Actualmente, existe no Planetário uma réplica da mesma.

Tendo o Planetário contactos regulares com a Associação Portuguesa de Astrónomos Amadores (A.P.A.A.) e estando ambos os organismos fortemente empenhados na divulgação da ciência astronómica, nada melhor do que um trabalho de parceria na área da observação. Assim, e após o estabelecimento de um protocolo entre o P.C.G. e a A.P.A.A., vai finalmente tornar-se realidade um sonho com mais de vinte anos ... Após as obras de beneficiação do edifício, que já estão a decorrer, os astrónomos da A.P.A.A. vão instalar no observatório um telescópio Schmidt Cassegrain LX200 de 8 polegadas. Embora a localização do edifício não permita a observação de um céu bem escuro, com a tecnologia dos actuais CCDs, a poluição luminosa não será mais um obstáculo.

Assim sendo, Planetas, Estrelas e Galáxias vão estar ao alcance de todos !

ECLIPSES

No passado dia 23 de Julho, pelas 18.30 horas, realizou-se no P.C.G. uma importante palestra, de entrada livre, que contou com a presença de um representante do Ministro da Ciência e Tecnologia, entre outras individualidades da comunidade científica portuguesa e grande afluência de público interessado. Subordinada ao tema ECLIPSES, esta palestra deu lugar, em simultâneo, ao lançamento de um livro com o mesmo título, da Editora Gradiva, cujo prefácio é da autoria do Director do Observatório Astronómico de Lisboa.

Tendo em vista o último eclipse total do sol do milénio, de 11 de Agosto, decidiram os autores e também oradores da sessão, apresentar ao público um guia prático para a observação do eclipse, de leitura fácil e acessível, que possa ajudar o leitor a melhor compreender os eclipses, aprendendo um pouco mais sobre Astronomia e tendo cada vez mais gosto na observação do céu.

Os autores do livro (Nuno Crato, António Magalhães, António Cidadão e Pedro Ré), respectivamente um matemático, dois médicos e um biólogo, todos membros da Associação Portuguesa de Astrónomos Amadores, dão a conhecer ao público, nos vários capítulos do livro, "... episódios históricos que nos ajudam a apreciar a longa caminhada da Humanidade para a compreensão dos fenómenos celestes..." / "... diversos tipos de eclipses e as condições para a sua ocorrência..." / "... técnicas fotográficas apropriadas a eclipses solares e lunares nas suas diversas fases..." / "... descrição breve dos eclipses observáveis até ao ano 2010..." , entre outros aspectos que contribuem para um melhor conhecimento deste tipo de fenómenos astronómicos que fascinam cada vez mais as pessoas.

O livro inclui uns óculos de Sol absolutamente seguros, que permitem observar a nossa estrela ... mesmo quando não se verificam eclipses!

O ECLIPSE TOTAL DO SOL

O dia 11 de Agosto amanheceu meteorologicamente radioso! Céu limpo e sol à vista

o cenário ideal para a observação do tão falado "eclipse", ansiosamente esperado por uns e temido por outros.

Houve quem ficasse em casa num recolhimento algo místico ou na cómoda preguiça de um sofá em frente ao televisor, mas a maioria das pessoas saiu para a rua, querendo assistir ao último "jogo de escondidas" do Sol com a Lua, do século xx. E por volta das 11 horas da manhã, toda a gente olhava o Astro-Rei com os olhos devidamente protegidos pelos respectivos óculos, em alguns casos comprados com uma previdente antecipação, noutros pedidos ou emprestados no momento, ao desconhecido mais próximo, pois a circunstância impunha tal solidariedade!

O Planetário Calouste Gulbenkian não podia esquecer esta importante efeméride astronómica, e como já vem sendo habitual nestes casos, pôs à disposição do público o seu telescópio reflector, munido do respectivo filtro solar, para proporcionar aos interessados uma forma segura e diferente de observar o Sol, pois só desta forma seria possível ver, o salpicado de "manchas" escuras que por vezes invadem o disco solar, aquelas mesmas que tanto intrigaram Galileu e que o ajudaram a chegar à feliz (?) conclusão

que o Sol estava animado de movimento de rotação ...

As pessoas foram aparecendo e formando uma disciplinada fila para que cada um, a seu tempo e sem pressas, pudesse espreitar o "óculo mágico" que desvenda os mistérios do céu.

Na verdade, foi bonito o eclipse, foi bonito o interesse renovado das pessoas face ao ancestral fenómeno, foi bonito o sentimento partilhado ...



Capa do livro ECLIPSES, da Editora Gradiva.



Observação do eclipse com o telescópio do Planetário.

O DIA DA MARINHA

O Dia da Marinha foi celebrado no Planetário, como habitualmente, com uma Manhã Infantil mais emocionante, pois em paralelo com as "viagens" espaciais, realizou-se a distribuição de prémios do Concurso de Desenhos "AVÔ ESTRELINHAS", aos autores dos melhores desenhos apresentados. As trinta crianças premiadas receberam cada uma um exemplar do "GRANDE LIVRO DO ESPAÇO" e os seus desenhos vão ficar expostos, como habitualmente, até ao final do ano lectivo 1999/2000, na galeria do Planetário. Também à tarde foi apresentada ao público, mais uma vez, "A Viagem de Vasco da Gama", uma inte-

ressante sessão com base no livro A Astronomia de "Os Lusíadas" de Luciano Pereira da Silva.

UMA VISITA SURPRESA

O grande sonho de um rapazinho de Chaves, com 10 anos de idade, era visitar o Planetário, pois sentia uma verdadeira paixão pelas estrelas, planetas e tudo o que faz parte do Universo.

Já tinha vindo a Lisboa uma vez, à EXPO, mas foi tudo muito apressado, não

deu para ver as "estrelas" ... então enviou uma composição para um programa de televisão que, numa das suas rubricas, tenta realizar os desejos dos mais pequenos. O Planetário foi contactado e imediatamente aceitou em colaborar com os responsáveis do programa.

A ideia era mesmo fazer-lhe uma surpresa...

Na data apazada, o "nosso" rapaz, foi recebido como a circunstância o exigia e teve uma recepção especial... Ao entrar no auditório, as trezentas e tal crianças que lá se encontravam e o aguardavam na expectativa,



O Fábio, na companhia do Tenente Proença Mendes, Adjunto Direcção e da Conferencista-Demonstradora Teresa Barbosa.

presentearam-no com uma ruidosa e alegre salva de palmas ...

Depois, foi entrevistado, filmado, fotografado, acarinhado...

Quando a sessão a que assistiu terminou e lhe foi feita a pergunta: "Então, gostaste?", ele só pronunciou um "Sim!" muito baixinho ... mas aqueles olhos do tamanho do mundo que só as crianças têm ... diziam tudo. Ele estava completamente fascinado! Regressou a Chaves, na companhia dos pais e padrinhos, cheio de presentes, beijos e certamente...outros sonhos!

Teresa Barbosa
(Conf. - Dem)



O grupo dos premiados do concurso "AVÔ ESTRELINHAS".

NECROLOGIA

Vice - Almirante Jaime Barata Botelho

● O Vice-Chefe do Estado Maior da Armada faleceu no passado dia 24 de Outubro aos 62 anos.

Vindo da Escola do Exército, frequentou a Escola Naval em 1958/61, sendo promovido a 2º Tenente em Outubro de 1961.

Especializou-se em Armas Submarinas, tendo entre outros, os Cursos Geral e Superior Naval de Guerra, Oficial de Draga-Minas, "MCM Course for Local Commanders and Staffs" e "Course for Commanding Officers MCM Ship" e o "NATO Defence College" - Roma.

Esteve embarcado em várias unidades navais e exerceu o cargo de Comandante dos NRP "Lagoa", NRP "Santa Cruz", NRP "Vila do Porto" e NRP "Alm. Magalhães Corrêa".

Em terra, desempenhou os cargos de instrutor da Escola de Fuzileiros, Chefe das Secções de Protocolo e de Planeamento da 3ª Divisão do EMA, Director do C.I.M.C.M., Chefe do Estado Maior do Comando da Defesa Marítima de Santo António do Zaire (Angola) e Conselheiro Militar da DELNATO em Bruxelas. Exerceu os cargos de Comandante da



Companhia nº 8 de Fuzileiros (Moçambique), Comandante da Defesa Marítima e Capitão do Porto de Santo António do Zaire (Angola), Chefe das 2ª e 3ª Divisão do Estado Maior da Armada, Comandante da Base Naval de Lisboa e em acumulação 2º Comandante Naval do Continente e Chefe da Divisão do Planeamento Estratégico do Estado Maior General das Forças Armadas. Exerceu funções de Sub-Chefe do Estado Maior da Armada de Abril de 1994 a 25 de Setembro de 1995 e em acumulação, Vogal do Conselho Superior de Disciplina da Armada desde Maio de 1995.

Foi Director do I.S.N.G. de 22 de Outubro de 1995 a 15 de Abril de 1997. A 16 de Abril de 1997 assumiu funções de Vice-CEMA, cargo que exercia até ao seu falecimento.

Da sua folha de serviços constam vários louvores e condecorações, de que se destacam os Graus de Oficial e de Cavaleiro da Ordem Militar de Avis, cinco Medalhas de Prata de Serviços Distintos, Medalhas de Mérito Militar de 1ª e 2ª classe, Medalha de Ouro de Comportamento Exemplar e a Medalha da Cruz Naval de 1ª classe.

OS 50 ANOS DO CURSO “FERREIRA DO AMARAL”

● No passado mês de Outubro, os oficiais do curso de “Ferreira do Amaral” comemoraram o 50º aniversário do seu ingresso na Escola Naval.

Alistados e promovidos a cadetes em 26 de Setembro uns, em 1 de Outubro outros, o curso adoptou como patrono o ilustre oficial de Marinha Ferreira do Amaral, pois nesse ano passava o primeiro centenário do seu traiçoeiro assassinato junto às Portas do Cerco de Macau, em 22 de Agosto de 1849. E, porque o número de Agosto deste ano de 1999 a Revista da Armada publicou uma boa biografia de Ferreira do Amaral, da autoria do 1º Tenente Moreira da Silva, não se faz mais referência a este notabilíssimo comandante, hábil diplomata, ousado e enérgico Governador de Macau.

Constituíram o curso os cadetes: Marinha – Óscar Mota, Ferraz Sacchetti, Machado e Moura, Conceição Silva, Gonçalves Ramos, Correia Bastos, Niny dos Santos, Andrade e Silva, Gomes Rosa, Cyrne de Castro, Vilhena de Mendonça, Borges Ervedosa, Leitão e Carvalhosa; Maquinistas Navais – Costa Alcobia, Melo de Sampaio, Perneco Bicho, Ferreira Marques, Chaves Brandão, Pina Entrudo; Administração Naval – Santos Domingues, Lola dos Reis, Sebastião Aparício, Ataíde de Almeida.

Procurando inovar, o curso quis assinalar este “último quinquentenário do segundo milénio” com algo que fosse além do rotineiro calendário destas comemorações.

E ultrapassando o que mesmo assim haviam programado, os oficiais do curso começaram por serem recebidos pelo Comandante da Escola Naval, Contra-Almirante Américo da Silva Santos, no dia

21 de Outubro, com uma deferência, cordialidade e amizade que muito os sensibilizou.

Com a presença dos antigos professores ainda vivos, Vice-Almirante Marques Ribeiro, Contra-Almirante AN Pereira de Oliveira e comandante Gustavo Pires, foi celebrada missa por alma dos cama-

radas falecidos: Vilhena de Mendonça, Niny dos Santos e Borges Ervedosa. Seguiu-se o descerrar de uma placa alusiva à efeméride, que não deixa de registar, discretamente, que o curso tem oficiais que serviram nos navios de superfície, nos submarinos e na Força Aérea.

Por iniciativa e amável deferência do Comandante da Escola Naval, que entendeu ser esta reunião, 50 anos após o ingresso na Escola Naval, um bom exemplo para os jovens cadetes, de dedicação à Instituição e de uma sã camaradagem, o Corpo de Alunos desfilou perante os oficiais do curso, após

a leitura de um resumo da biografia do seu patrono.

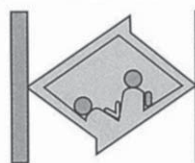
Seguiu-se um almoço, distribuição das medalhas que o curso mandou cunhar e, outra gentileza da Escola Naval, uma visita à Biblioteca onde estavam, em bem organizada exposição, álbuns, registos e documentos relativos à passagem dos cadetes do curso “Ferreira do Amaral” pela Escola.

Na tarde desse mesmo dia foi inaugurada, no Clube Militar Naval, uma exposição de pintura e de trabalhos literários da autoria de oficiais do Curso: Lola dos Reis e Correia Bastos, na pintura, Óscar Mota e Ferraz Sacchetti, na escrita. Mais haveria, mas nem em tudo se pensa a tempo, quando é a primeira vez.

Uma outra realização inovadora foi a edição de um livro de curso, algo mais do que a colecção de biografias de todos os seus membros e do patrono. Depois de 50 anos de actividade, por vezes no desempenho de alguns cargos de responsabilidade, todos temos algo da experiência adquirida que merece ficar registado e ser transmitido. Foi o que pensaram Óscar Mota, engenheiro construtor naval e gestor ou administrador de algumas grandes empresas nacionais, Andrade e Silva, ex-Chefe do Estado-Maior da Armada e Presidente da Comissão Intergovernamental responsável pelo restauro da fragata “D. Fernando II e Glória”, Gonçalves Ramos, Vice-Almirante, com experiência das longas comissões no Oriente e na área da administração do pessoal, Ferraz Sacchetti, ex-Vice CEMA e professor catedrático, Lola dos Reis, ex-Superintendente dos Serviços Financeiros e ex-gestor numa grande empresa, Cyrne de Castro, com larga permanência nas Esquadras Aeronavais da Força Aérea, Conceição e Silva, oficial de Marinha com longa carreira na advocacia, Melo Sampaio e a sua experiência e conhecimento sobre os sistemas de propulsão dos navios. Completam o livro alguns episódios curiosos relacionados com os primeiros tempos da vivência em comum e, salienta-se, um belo soneto e uma carta do Borges Ervedosa.

Que se saiba, nunca nenhum curso se uniu na elaboração de eventos culturais deste género. Bom seria que outros, ultrapassadas algumas dificuldades em que os pioneiros sempre tropeçam, seguissem este exemplo, mais e melhor fazendo. Todos ganharíamos, ganharia a Marinha.

As comemorações terminaram com um jantar de Família no dia seguinte, na Messe Militar de Santa Clara, por estar encerrada a Messe de Cascais. Não faltaram, nem a D. Madalena Vilhena de Mendonça, nem o Costa Alcobia vindo propositadamente da África do Sul.



Consultório
W.M. Lda.
Dentário

Especialidades - Odonto-Pediatria
Protese
Ortodoncia
Endodôncia

- Dra. Mercia Regina Lima Dantas Wu
- Dra. Ana Cristina Ribeiro
- Dr. Roberto Wu Chen San

Rua Carlos Mardel, Nº 40 R/c Esq.
1900 LISBOA
Tel. 840 55 85

HORÁRIO
Segunda a Sexta
Das 10h30 às 13h00
e das 15h00 às 19h00
Sábado
10h30 às 13h00

(Colaboração do Curso “Ferreira do Amaral”)

PRÉMIOS DA REVISTA DA ARMADA

● Realizou-se no Gabinete do Almirante CEMA, no passado dia 28 de Outubro, a cerimónia de entrega dos prémios da Revista da Armada referentes ao ano de 1998.

O Almirante CEMA procedeu à entrega dos prémios “Comandante Joaquim Costa”, destinado ao melhor trabalho publicado, atribuído ao VALM António Emílio Ferraz Sacchetti, autor do artigo “Ásia, meio milénio na idade Gâmica” (publicado nos nºs 312, 313, 314 e 315) e ao prémio “Almirante Pereira Crespo”, destinado à melhor colaboração, que contemplou o Comando Naval/CITAN, pela elaboração dos artigos “Comando Naval – Um ano de actividade”, “CONTEX 98”, “Strong Resolve 98” e “Operação Crocodilo – Falcão”, (publicados nos nºs 305, 309, 310 e 313), recebido pelo Director do CITAN, CFR Carvalho Abreu.



O CFR Carvalho Abreu recebe o prémio com que foi contemplado o Comando Naval/CITAN.



O Almirante CEMA procede à entrega do prémio ao Vice-Almirante António Sacchetti.

A cerimónia contou com a presença dos elementos do Gabinete do Almirante CEMA e do Director e Corpo Redactorial da Revista da Armada.

A encerrar a cerimónia, o Almirante Vieira Matias dirigiu palavras de reconhecimento e elogio aos premiados, com destaque para o Almirante Ferraz Sacchetti, cujos diversos e valiosos trabalhos apresentados, não só na Revista da Armada, mas em órgãos de comunicação social, conferências e intervenções diversas, têm vindo a contribuir para a difusão da cultura naval e histórico-marítima, em prol do enriquecimento da Marinha.

Dirigindo-se ao Director do CITAN, incentivou-o a que, com a atribuição deste prémio, se viesse a ganhar uma maior e dedicada colaboração ao nível do Comando Naval, contribuindo assim com o seu empenho para a valorização da Revista da Armada.

MUSEU DE MARINHA A MARINHA RECUPERA OS SEUS HIDROAVIÕES

● No passado dia 7 de Outubro realizou-se no Museu de Marinha – Pavilhão das Galeotas, a cerimónia de apresentação pública da conclusão do projecto de recuperação dos três hidroaviões em exposição no Museu de Marinha.

A cerimónia foi presidida pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada que contou com a presença de antigos oficiais da aviação naval, alguns dos quais são oficiais generais da Força Aérea e comandantes da transportadora aérea portuguesa – TAP, de oficiais generais e oficiais superiores da Armada, de representantes da Rolls-Royce e da Rolls-Royce Heritage Trust que recuperaram o motor do “Santa Cruz” sem encargos para o Museu, bem assim como dos executantes do res-



O Almirante CEMA e o Vice-Chefe do EMFA junto ao hidroavião “Grumman-Widgeon”.

tauro das aeronaves pertencentes à firma Classic Aircraft.

Durante a cerimónia usou da palavra o Director do Museu de Marinha que, resumidamente,

se referiu ao projecto que naquela data se deu por concluído e que custou no conjunto 50.000 contos, dos quais 40% financiados por mecenas.

Os trabalhos executados por pessoal da Classic Aircraft iniciaram-se em Março de 1998 com o restauro da estrutura do histórico “Santa Cruz”, cujo estado de conservação era já muito precário, tendo-se concluído em Dezembro de 1998. Os trabalhos prosseguiram em Janeiro do corrente ano com o restauro do hidroavião “FBA”, certamente a aeronave mais antiga existente em Portugal (fabricado em 1916), também muito danificado e pelo anfíbio “Grumman-Widgeon” (1942).

O motor do “Santa Cruz”, um Rolls Royce Eagle VIII, foi recuperado em Inglaterra na mesma fábrica que o construiu em 1921.

No seu conjunto a colecção aeronáutica do Museu da Marinha ficou muito valorizada, justificando-se uma nova visita.

MARINHA E MINISTÉRIO DA JUSTIÇA ASSINAM PROTOCOLO

● A Marinha e o Ministério da Justiça assinaram no passado dia 16 de Setembro um protocolo relativo à utilização de mão-de-obra prisional em regime aberto na Estação Radionaval "Comandante Nunes Ribeiro". Os trabalhos a realizar terão especial relevância nas áreas de conservação e limpeza de infra-estruturas, jardinagem e trabalhos oficiais.

Nesta cerimónia estiveram presentes além do Comandante Naval, VALM Reis Rodrigues e do Director Geral

dos Serviços Prisionais, Dr. Celso José das Neves Manata, que assinaram o protocolo, o 2º Comandante Naval, CALM Ferreira Barbosa, o Chefe do Estado-Maior do Comando Naval, CMG Conde Baguinho, os Directores dos Estabelecimentos Prisionais da Região de Lisboa, altos funcionários da Direcção Geral, bem como o Director e Oficiais da Estação Radionaval.

O programa da cerimónia iniciou-se com uma visita à Central Receptora e Central Transmissora, seguindo-se a



assinatura do Livro de Honra pelo VALM Comandante Naval.

Após a assinatura do protocolo foi servido um almoço a todos os presentes.

COMMITTEE ON WOMEN IN THE NATO FORCES

● O Committee on Women in the Nato Forces tem por missão aconselhar as chefias da NATO e dos países membros nas matérias "sensíveis" respeitantes ao pessoal militar feminino nas Forças NATO, tendo sido reconhecido oficialmente como um elemento da Aliança NATO pelo Comité Militar da Nato, em 19 de Julho de 1976. Este comité é um órgão consultivo que se preocupa com políticas para mulheres nas Forças Armadas da Aliança e promove a utilização, o mais efectiva possível, das capacidades e desenvolvimentos das mulheres nas Forças Armadas, providenciando aconselhamento ao Comité Militar e às nações membro.

O Comité compreende a Presidente e três vice-presidentes eleitas por um período de 2 anos e organiza-se por sub-comités subordinados aos temas "Equidade e Liderança", "Qualidade de Vida" e "Emprego e Desenvolvimento".

No período de 30 de Maio a 4 de Junho de 1999 realizou-se em Bergen, na Noruega, o *meeting* anual do Committee on Women in the Nato Forces, no qual Portugal se fez representar, tendo a Delegação Nacional sido constituída, de acordo com as reuniões preparatórias desta missão realizadas no Ministério da Defesa Nacional, pela representante da Força Aérea com o estatuto de Dele-

gada Nacional, pelo representante do MDN e pelas representantes da Marinha e Exército com o estatuto de observadores.

Participaram na Conferência os representantes de 17 países

os países por ramo e apresentações proferidas pelos países e entidades convidadas.

Relativamente aos painéis, os países reuniram por "ramos", Marinha, Exército, Força Aérea e Serviço Médico, estando os



membros da NATO: Bélgica, Canadá, República Checa, Dinamarca, França, Alemanha, Grécia, Hungria, Itália, Países-Baixos, Noruega, Polónia, Portugal, Espanha, Turquia, Reino Unido e Estados Unidos da América (USA). Como país convidado participou também a Áustria.

Dos trabalhos constaram o *briefing* de cada país membro, subordinado ao tema "um dos acontecimentos mais significantes no seu país (ex. mudanças de política ou de legislação, novos programas, técnicas ou iniciativas que apoiem a integração dos militares femininos, etc.)", trabalho a nível de sub-comités, painéis que reúnem

trabalhos subordinados ao tema "construção de imagem". O painel da Marinha subordinou-se ao tema "a importância da imagem da organização no recrutamento e retenção de homens e mulheres" e "porquê e como utilizar a imagem de mulheres na Marinha".

Dos trabalhos realizados e contactos estabelecidos nesta conferência e salvaguardando os condicionalismos específicos de cada país, sobressaem algumas notas importantes e comuns à generalidade das Forças Armadas que se fizeram representar.

Destas destaca-se a profissionalização, que é uma realidade em alguns casos e uma meta a

atingir noutros, e paralelamente a esta, o aparecimento de dificuldades de recrutamento e retenção de pessoal.

Essencialmente por imposição desta conjuntura, a representatividade das mulheres nos diferentes postos e classes dos diferentes ramos das Forças Armadas tem vindo a crescer e especificamente no caso dos países que ainda restringem o acesso de mulheres às classes directamente relacionadas com o combate, demonstram intenção de a suprimir.

Neste contexto, verifica-se que a evolução ocorrida nos diferentes países é no sentido de viabilizar a prestação do serviço militar feminino, nomeadamente tentando encontrar soluções que permitam a integração, o desempenho, a evolução na carreira e a conciliação familiar.

Neste âmbito sobressai a importância da ergonomia no estudo dos cargos e funções, dado que permite uma diminuição dos requisitos físicos, sem afectar desfavoravelmente a prontidão operacional.

Como nota dominante nestes trabalhos, aponta-se a crescente necessidade nas Forças Armadas, não de homens ou mulheres, mas de talentos, de que saiba, consiga e queira fazer, independentemente do género.

Cidália Anjos
2TEN TSN OAD

PROVAS DE APTIDÃO PROFISSIONAL

● Realizou-se no passado dia 28 de Setembro, no G1EA – Escola de Máquinas, a apresentação das Provas de Aptidão Profissional (PAP's) do Curso de Formação de Sargentos Maquinistas Navais (1996-1999), perante um júri constituído por elementos do G1EA e um representante da Direcção do Serviço de Formação.

Estas provas têm por objectivo, aplicar os conhecimentos adquiridos durante o curso. A conclusão do CFS-MQ, dá aos alunos a equivalência ao 12º ano e após aproveitamento na PAP, é-lhes concedida a qualificação profissional de nível 3



Os alunos do CFS-MQ junto dos equipamentos que constituíram as provas práticas do curso.

da União Europeia (Técnico de Mecânica/Máquinas Marítimas).

Este ano realizaram-se duas PAP's, na área do Frio.

A primeira prova consistiu

na recuperação de um sistema de ar condicionado, que foi adquirido no exterior em estado inoperacional. A segunda prova teve por objectivo recuperar um armário frigorífico de 1000 litros, existente

na ex-Escola de Alunos Marinheiros, e que se encontrava em avançado estado de degradação.

Ambas as provas permitiram aos formandos efectuar

cálculos para dimensionamento das máquinas de frio, cortes e quinagem de chapa, soldaduras por diferentes processos, bem como consultas ao mercado para aquisição de componentes. Os formandos desenvolveram ainda estudos apreciáveis na área da electricidade, valência esta cada vez mais necessária, tendo em vista a nova classe de electromecânicos.

O resultado final foi extremamente positivo, já que permitiu um desenvolvimento de competências, de âmbito técnico e comportamental, que irão ser colocadas ao serviço da Marinha.

CLUBE SARGENTO DA ARMADA (CSA) COMPRA SEDE SOCIAL

● A Assembleia Geral, realizada no dia 25 de Setembro do corrente ano, aprovou a proposta apresentada pelos Corpos Sociais (CS) para a compra, à Direcção Geral do Património (DGP), da Sede Social, em Lisboa, no valor de 43 mil contos, a pagar, em prestações mensais, num prazo de dez anos.

A compra do edifício é feita com algum condicionamento, na medida que o clube mesmo depois de o adquirir não o pode

alienar, isto é, não o pode vender ou doar a outra entidade. Este espaço destina-se apenas para as actividades do CSA e, num período de tempo de 10 anos, não pode ser renegociado.

A massa associativa e os Corpos Sociais nos últimos anos foram tomando consciência da situação actual, de que resulta que um clube de sargentos, para desenvolver uma actividade de carácter Social, Cultural e Recreativa teve de fazer a manu-

tenção do edifício e teve de pagar uma altíssima renda por um prédio cujo proprietário é o Estado.

Das diligências efectuadas junto da DGP resultou a proposta que foi aprovada na citada Assembleia Geral.

A partir do acto da compra, e apenas durante um período de dez anos, os Corpos Sociais, ficam com um encargo no valor de cerca de 360 contos mensais, que corresponde ao valor da

renda, mais os 10% do valor da quotização, que a Direcção estava obrigada a depositar para uma eventual compra da Sede.

De novo, a massa associativa decidiu com responsabilidade caminhar no rumo do futuro.

Uma decisão que permite encarar com muita expectativa as comemorações dos 25 anos do CSA, que se realizam no próximo ano.

(Colaboração de Custódio de Jesus)

CONVÍVIOS

MOTOCULUBE NAVAL 12º PASSEIO

● Realizou-se no passado dia 19 de Setembro o 12º Passeio do Motoclube Naval que constou de um "Drive-Test" de motos BMW, aproveitando-se também a ocasião para testar algumas motos de água da marca Kawasaki.

O evento juntou 122 sócios, familiares, amigos e convidados que não quiseram deixar de estar presentes neste almoço-convívio (servido pela empresa "Dia a Dia") que teve lugar nas instalações do Ponto de Apoio Naval de Tróia.

O Motoclube Naval agradece a colaboração do Co-

mando da Base de Fuzileiros na pessoa do CMG Lopes Serra, pela cedência das Instalações de Tróia e à secção de motociclismo dos "Fusos Clube" pela sua participação e camaradagem demonstrada. Por último, agradecemos também à "Motomil" e "Baviera S.A." o facto de nos terem proporcionado uma experiência inesquecível com um esplêndido dia de sol passado em muito boa companhia.

O Motoclube avisa todos os associados para estarem atentos aos próximos eventos.

FILHOS DA ESCOLA SETEMBRO DE 1962



● Realizou-se no passado dia 18 de Setembro na cidade de Évora, o almoço-convívio comemorativo do 37º aniversário da incorporação dos "Filhos da Escola" de Setembro de 1962. O programa do convívio constou de uma visita guiada à cidade de

Évora, seguindo-se o já tradicional almoço.

Estiveram presentes várias dezenas de "Filhos da Escola" que não quiseram deixar de estar mais uma vez presentes neste encontro que decorreu num ambiente de franca e sã camaradagem.



EXPOSIÇÃO DO I.S.N. NO CENTRO COMERCIAL OEIRAS PARQUE

● No período de 26 de Junho a 10 de Julho, esteve patente ao público uma exposição do ISN no Centro Comercial Oeiras Parque.

A exposição evocava o historial do ISN desde a sua fundação até à actualidade, estando igualmente configurada de forma a sensibilizar a população sobre a



melhor maneira de se relacionar com a praia durante a época balnear, sob o signo da prevenção de acidentes no mar.

O evento teve como ponto alto as palestras efectuadas a crianças de diversas escolas do Concelho, num total de 321 crianças dos 6 aos 10 anos.

DEMONSTRAÇÃO DE SALVAMENTO E ASSINATURA DE PROTOCOLO

● No passado dia 28 de Julho foi efectuada uma demonstração de salvamento com uso de diversos meios e métodos, na praia de S. José, frente ao hotel com o mesmo nome, na Quarteira, e que contou com a presença de mais de mil pessoas.

Após a demonstração, seguiu-se a assinatura de um pro-

toloco entre o ISN, representado pelo seu Director, CMG Coelho Rita e a Delta Cafés, representada pelo seu Administrador, Comendador Azinhais Nabeiro.

Com este protocolo, o ISN passa a dispor de verbas para aquisição de diverso material de prevenção e apoio à salvaguarda da vida humana no mar.

Este protocolo tem a duração



de 3 anos, podendo eventualmente vir a ser renovado; no melhor interesse das duas Instituições, o acordo agora assinado estabelece uma cooperação mútua, tendo como contrapartidas a aposição de publicidade nalguns meios de salvamento do ISN por um lado e, pelo ou-

tro, a distribuição de brindes diversos e material de divulgação para sensibilização da população sobre a melhor forma de se relacionar com o mar, nomeadamente em relação aos cuidados a ter nas praias, com especial incidência durante a época balnear.

DEMONSTRAÇÕES DE SALVAMENTO

● Nos dias 3 e 10 de Agosto o ISN levou a cabo demonstrações de salvamento na praia dos Búzios, na Costa da Caparica, perante cerca de 3.000 crianças deslocadas ao local por intermédio da Câmara Municipal de Lisboa, com base no seu programa "Campo-Praia". As demonstrações contaram com a presença de monitores do ISN e de nadadores-salvadores de Algés, Lisboa e Costa da Caparica, e de 3 viaturas "Sea Master", além da presença e apoio constantes dado pela mota d'água da Polícia Marítima (que já conta com diversos salvamentos no seu activo).

De igual modo, foram levadas a cabo outras demonstrações de salvamento, também muito apreciadas pelo

público, nas praias de Aveiro (Costa Nova) e de Espinho, respectivamente a 13 e 16 de Agosto, com a colaboração de nadadores-salvadores de Aveiro, Figueira da Foz, Porto e Espinho. Entre outras acções, foram simulados salvamentos utilizando a nova "scooter", um equipamento de salvamento motorizado, que revelou nas últimas demonstrações a enorme facilidade com que, um nadador-salvador pode resgatar um náufrago em zonas de correntes marítimas muito fortes. O ISN dispõe actualmente de dez destas máquinas, a maioria das quais já faz parte integrante do equipamento de salvamento existente nas viaturas "Sea-Master" de apoio às praias.



POLICLÍNICA Vale Fetal

Estrada Bela Vista, 107 C
Vale Fetal (Urbanização Nova)
☎ 297 82 70 / 297 65 40

- CONSULTAS MÉDICAS
- MEDICINA DENTÁRIA E PRÓTESES
- ANÁLISES CLÍNICAS
- EXAMES CITOLÓGICOS
- ELECTROCARDIOGRAMAS (ECG)
- ENFERMAGEM
- ACORDO COM ADMA

HORÁRIO DA CLÍNICA

2ª a 6ª	SÁBADOS	DOM. E FERIADOS
7.30 - 13.00	8.00 - 13.00	10.00 - 12.00
15.00 - 22.00	15.00 - 21.00	18.00 - 20.00

Oferta Euro 2000

Resposta pronta às necessidades de investimento da sua Empresa



A Caixa Geral de Depósitos criou a Oferta Euro 2000, um produto financeiro inovador para apoiar as Empresas e empresários na resposta imediata às suas necessidades de investimento. Abrangendo todos os segmentos de empresas e empresários, esta Oferta coloca ao dispor da sua empresa os instrumentos financeiros necessários para o apoio aos processos de mudança que advêm com a entrada do Euro e do problema informático do ano 2000.

 Caixa Geral de Depósitos

CAIXA **Empresas**

O seu bom negócio

Amália a bordo

Ainda jovem tenente fui destacado, nos meados de 1949, para o aviso de 1ª classe “Bartolomeu Dias”, onde fui ocupar-me da electricidade e minas. O navio encontrava-se nos estaleiros de Alcântara. Assisti ao fim dos fabricos. A guarnição constituiu-se. O navio foi-se tornando operacional.

O comandante, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Negrão Neto, era uma figura bem conhecida na Marinha mas, especialmente, dos seus subordinados. Trabalhador incansável, muito exigente para consigo próprio, com uma enorme imaginação, punha a guarnição numa roda viva. Era muito falado o seu célebre mapa dos mapas, constituído por várias folhas de papel almaço coladas umas às outras e que, uma vez desdobrado, era motivo de gáudio. Todavia, foi neste mapa que vimos, pela primeira vez na nossa Marinha, um plano exaustivo de instrução de todos os serviços de bordo, que já incluía tempos para o que, mais tarde, veio a chamar-se *de briefing*, durante o qual o comandante pedia “sugestões, sugestões” para melhorar o sistema. Na organização dos serviços de bordo era também de enorme exigência. A segurança era uma grande preocupação do NN, pois foi com este cognome que ficou nos anais da Marinha. As chaves eram portanto um motivo de grande preocupação. O chaveiro tinha de ser bem organizado, de fácil acesso, eficaz. É ele mesmo que define as normas de funcionamento. Só há que pôr o processo em andamento. Numerar os compartimentos, as chaves e distribuí-las por armários adequados. Não é tarefa fácil. Felizmente, o Saturnino, esse espantoso organizador, consegue resolver o problema. Que sossego.

Os exercícios, onde eram criadas simulações, que mais tarde fomos encontrar na Marinha dos Estados Unidos da América, quando, passados anos, ali estivemos num Fleet Training Group, eram o máximo para o NN. Nos postos de abandono, todos os meios de salvamento eram postos na água no mínimo tempo possível e neles era medida toda, digo bem, toda a guarnição, inclusive o cão rafeiro do comandante. O mesmo acontecia nos postos de combate. Lembro-me de uma vez ter recebido um pequeno papel rasgado (ainda guardo alguns destes papelinhos), com os seguintes dizeres: “Estácio: foi atingido por um estilhaço e não pode mexer-se”. Era então que avançavam os maqueiros e que levavam o



Em 1950, Amália actuou pela primeira vez na Madeira com grande entusiasmo público. Ei-la cantando na varanda do restaurante onde almoçou.

ferido para a enfermaria, onde o médico prestava assistência. Certa vez, num destes exercícios, que se prolongou por tempos infintos, o imediato recebeu um papel: “O comandante foi ferido de morte” o que era um teste seguro para avaliar o poder de decisão do seu substituto. Desta vez, o imediato tomou uma medida histórica: chamou o clarim e mandou dar volta aos postos de combate.

O imediato era sem dúvida a maior vítima do NN. Era ele que tinha de aguentar os primeiros embates e tentar, quase sempre sem sucesso, parar os seus ímpetos. Não por as suas intenções não serem válidas, mas pelo modo de as pôr em prática. A meu ver só faltava ao comandante uma única qualidade a qual, diga-se de passagem, é indispensável para se conseguir o sucesso, qualquer que seja a actividade. Refiro-me ao bom senso.

O imediato, o Capitão-de-Fragata Andrade e Silva, era um oficial simpático, bem disposto e que fazia uma boa câmara. Era a antítese do comandante. Tendo feito os preparatórios em Coimbra, tinha-se envolvido profundamente na vida académica da Universidade, que recordava com frequência. Conhecia todo o mundo. Tinha amigos por toda a parte.

Chegamos a Maio de 1950. Um grupo de navios constituído pelo “Bartolomeu Dias”, os contra-torpedeiros “Vouga” e “Douro”, a fragata “Nuno Tristão” e submarino “Narval”, faz manobras no Atlântico. O comodoro desta força naval era o Capitão-de-Mar-

-e-Guerra Manuel Armando Ferraz. Para descanso das guarnições, aporta-se à ilha da Madeira.

Vários acontecimentos de interesse para nós, marinheiros, ocorrem no Funchal nas proximidades daquele período. O Capitão-de-Fragata Tavares de Almeida, chefe dos serviços de assistência à frota bacalhoeira, que irá desempenhar um papel importante a bordo do Gil Eanes, é homenageado no pavilhão de desportos náuticos. O navio escola brasileiro “Almirante Saldanha”, comandado pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Oswaldo de Alvarenga Gaudio, faz uma visita de cortesia com grande sucesso. Alguns dias mais tarde é inaugurado um novo edifício para instalação da capitania, onde é capitão do porto o prestigioso comandante João Camacho de Freitas.

Entretanto, o jornal do Funchal, noticia que Amália Rodrigues chegou no hidro-avião “Águila” e vai publicando vários anúncios informando que aquela vedeta vai cantar, a 17 de Maio no Savoy Hotel. Traje facultativo. Preço do bilhete: 80\$00. Bons tempos. No Sábado 20, actuará na Quinta da Vigia, 50\$00. No Domingo, neste mesmo local, mas agora ao ar livre, vai ter lugar um espectáculo popular. Só se paga 10\$00. Irão assistir 4000 pessoas. Foi um sucesso. No dia 23, no Teatro Baltazar Dias, uma oportunidade única de ouvir Amália Rodrigues sem microfone. E, no ecran, o filme “Os piratas de Monterey”, com Maria Montez e Gilbert Roland.

Mas, perguntará o leitor, qual é a relação

entre navios em manobras e a mais famosa fadista portuguesa? Aqui vai a resposta.

No dia da chegada dos navios ao Funchal, o imediato Andrade e Silva, foi para terra como muitos de nós e, quando regressou a bordo disse, na câmara de oficiais, que tinha encontrado a sua amiga Amália e que a convidara para jantar dois dias depois. Ficamos encantados com a ideia mas, sabendo o que a casa gastava, alguém perguntou: "O NN já sabe?".

Cautelosamente, o nosso imediato foi dar conhecimento ao comandante. E a reacção foi só esta: "Nem pensar. Amanhã, nos jornais do continente, iria ser noticiado que os navios, em vez de manobras, andam em festas, na bela paródia". E não foi possível alterar a decisão do NN, por que o comodoro não quis, certamente, desautorizar o comandante.

Pobre imediato. Apareceu na câmara desanimado. Contou-nos a conversa que tinha tido com o boss. Faltava-lhe coragem para cancelar o convite. Conhecia a Amália há vários anos.

Para salvar a face o Saturnino propõe-se ir a terra e desfazer o compromisso. Eu acompanho-o e, juntos, vamos ao Hotel Savoy.

Procuramos falar à Amália e com ela nos encontramos no bar. Inventamos uma desculpa. Doiramos a pílula o melhor que pudemos. A nossa interlocutora fingiu acreditar na conversa que lhe vendemos. A Amália era uma alma generosa.

A história não termina aqui. De facto, um dos navios da esquadra, já o dissemos, era a fragata "Nuno Tristão". O comandante, o Capitão-Tenente Horácio Rebordão, viemos a saber, era familiar da nossa consagrada fadista, de nome completo Amália Piedade Rebordão Rodrigues. Ninguém podia impedir a um comandante de convidar um seu parente. E, assim aconteceu. O jantar tristemente cancelado no "Bartolomeu Dias" foi transferido para a "Nuno Tristão".

No jantar, que correu animado, apareceu, à sobremesa, um aparatoso bolo com a forma de uma guitarra. É pedido à convidada para cortar o bolo, mas esta escusa-se. Superstição? Talvez, pois acaba por o levar

para o hotel, desculpando-se que gostaria de mostrar aquela obra de arte a alguns dos seus amigos. Mas no fim, mesmo no fim do jantar, a Amália expressou vontade de conhecer o cozinheiro para o felicitar. Lá veio o mestre, secando as mãos nervosas no avental franco, tirando o toque.

"Gostei muito do teu jantar. Estava um espanto. Digno da Marinha". E depois de um curto silêncio, pergunta: "O que é que te posso oferecer?" E o mestre cozinheiro apenas disse: "Um fado".

Não foi um fado, foram muitos. A guarnição amontou-se para ouvir a Voz. A notícia correu célebre pelos outros navios e a fragata foi pequena para tanta gente.

No dia seguinte, algures, num dos molhes do porto, lia-se, em letras grandes e negras:

AMÁLIA RODRIGUES
N.R.P. "NUNO TRISTÃO"
21-5-1950

A. Estácio dos Reis
CMG

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CALM Francisco da França Duarte Lima para o cargo HC-8 Assistant Chief of Staff Resources no Saclant ● CALM Carlos Monteiro da Silva Comandante da Zona Marítima dos Açores e em acumulação de Chefe do Departamento Marítimo dos Açores, em substituição do CALM José Martins Montalvão e Silva ● CMG AN Augusto Manuel da Silva e Pinho Director da Chefia do Serviço Administrativo, em substituição do CMG AN Carlos Eduardo Teixeira Guerra ● CMG António Luís Santarém da Cruz, Juiz Militar do Tribunal Militar de Marinha (Presidente), em substituição do CMG António Carlos Samões ● CMG José Manuel Narciso de Sousa Henriques, Juiz Militar do Tribunal Militar de Marinha, em substituição do CMG António Luís Santarém da Cruz ● CMG Adriano Manuel de Sousa Beça Gil, Sub-Director do Museu de Marinha, em substituição do CMG Pedro Luís da Costa Gomes Lopes ● CMG Luís da França Medeiros Alves, Chefe da Divisão da Logística do Material do Estado Maior da Armada, em substituição do CMG Rui Cardoso Teles de Palhinha ● CMG Carlos Alberto Viegas Filipe, Chefe da Divisão de Planeamento do Estado Maior da Armada, em substituição do CMG Manuel Bento E Lopo Cajabille ● CFR António José Bonifácio Lopes, Comandante do NRP "Álvares Cabral", em substituição do CFR João da Cruz de Carvalho Abreu ● CFR António Manuel Fernandes da Silva Ribeiro Comandante do NRP "Almeida Carvalho", em substituição do CFR Carlos Nelson Lopes da Costa ● CFR Jorge Manuel Lopes da Fonseca, Director do Depósito de Munições NATO de Lisboa, em substituição do CFR José Joaquim Peralta de Castro Centeno ● CFR José Alfredo Monteiro Montenegro, Comandante do NRP "Corte Real", em substituição do CFR José Carlos Torrado Saldanha Lopes ● CFR MN João Carlos Pereira da Silva, Presidente da Junta de Recrutamento e Selecção, em substituição do CFR MN Valdemar Goulart Porto ● CTEN Filipe Alexandre Silvestre Matos Nogueira, Director da Estação Radionaval da Horta, em substituição do CTEN Joaquim Manuel Malhadas Teixeira ● 2TEN Rodrigo Gonzalez dos Paços, Comandante do NRP "Rio Minho", em substituição do 2TEN Pedro Gabriel de Seixas Dias da Silva Barata ● 2TEN Manuel Gonçalves Fernandes, Chefe do Serviço de Pessoal do Comando da Zona Marítima dos Açores.

EXONERAÇÕES

● CALM João Nuno Ribeiro Ferreira Barbosa exonerado do cargo de Comandante da Flotilha e cumulativamente 2º Comandante Naval.

RESERVA

● CALM Jaime Martins Montalvão e Silva ● CALM Luís Saraiva Pereira do Vale ● CALM Manuel Beirão Martins Guerreiro ● CMG Carlos Eduardo Vagoço Saldanha Carreira ● CFR Miguel Álvaro Marques Policarpo ● CFR Joaquim Macau da Glória Patrício ● CTEN Luís José dos Reis Cohen ● 1TEN Fernando dos Santos ● 1TEN Alberto Manuel Pedroso Simões ● 1TEN Angelo Maria Canhoto Espanhol ● 1TEN José Joaquim da Ribeira ● 1TEN José Maria Antunes Pires ● SCH José Pires da Fonseca ● SCH José Maria Ceia Roque ● SCH Angelo da Silva ● SAJ Augusto Ricardo Feleciano ● 1SAR Luís Ferreira da Guia ● 1SAR Luís Manuel dos Santos Dias ● CAB Fernando Vieira Ferreira ● CAB José Augusto de Oliveira Teixeira ● CAB António Sampaio da Costa.

REFORMA

● CMG CAP. David Vaz Monteiro ● 1TEN Arménio Luís Farinha Amieira ● SMOR António Maria Lopes ● SAJ Francisco Dias Pinheiro Antunes ● SAJ Paulo Bogalho Duarte Varela.

FALECIMENTOS

● SAJ CM REF Luís Policarpo das Dôres ● 1SAR L REF António Barbosa Faustino ● 1SAR MQ REF José Lopes de Oliveira ● CAB CE REF Joaquim Lopes Gomes Junior ● CAB A REF Aníbal Máximo Olas ● CAB E Act. António Manuel Correia dos Santos ● 1/Dispens. REF Augusto Soares ● 2MAR REF João Mendes Gouveia ● 2GR/SC Victor Manuel Martins da Silva ● 2GRT Guilherme da Silva ● CAB de MAR 1Class Aposentado Valdemar Silveira Alves ● CAB da PONTE Aposentado Manuel Luís Oliveira.

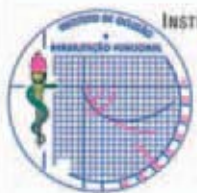


CDOO

CLÍNICA DENTÁRIA ORTODÔNTICA

ORTODONTIA FIXA E REMOVÍVEL
DENTISTERIA GERAL - PRÓTESE
AMOVÍVEL E FIXA CERÂMICA
IMPLANTES - BLOCO CIRURGICO
COM ANESTESIA GERAL

AV. COMBATENTES DA GRANDE GUERRA, 130 - 1.º ESQ.
1495 ALGÉS - LISBOA
TELEFS.: (01) 412 37 60/68 • FAX: (01) 410 23 29
olivio.dias@mail.telepac.pt www.cliort.com



INSTITUTO DE OCLUSÃO, ORTODONTIA E REABILITAÇÃO FUNCIONAL
OCCLUSÃO E REABILITAÇÃO
ORAL PROTÉTICA

Ortodontia Fixa e Removível
Dentisteria Geral - Prótese Fixa Cerâmica
Implantes - Bloco Cirúrgico com Anestesia Geral na Sede
Osteopatia
Psicologia Clínica

AV. DEFENSORES DE CHAVES 73-C — GALERIA
TELF.: 799 51 80 — FAX: 799 51 89
olivio.dias@mail.telepac.pt www.cliort.com

INSTITUTO DE OFTALMOLOGIA DE ALGÉS



BLOCO CIRÚRGICO
INTERNAMENTO AMBULATORIO
CIRURGIA-LASER
ANGIOGRAFIA
ECOGRAFIA
CONSULTAS DIÁRIAS
CAMPOS VISUAIS COMPUTORIZADOS

Av. Combatentes da G. Guerra, 130, 1º Dto • 1495 Algés • Lisboa
PORTUGAL • Tels.: (01) 410 80 70 / 410 52 52 Fax: 410 23 29
olivio.dias@mail.telepac.pt www.clior.com.

QUARTO DE FOLGA

JOQUEMOS O BRIDGE

(Problema Nº 16)

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
R	A	8	7
10	8	6	6
7	3	5	2
5			

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
6	D	D	D
2	10	10	5
	6	7	
	4	4	
	2		

Este (E):

♠	♥	♦	♣
9	V	A	R
3	2	V	10
		9	9
		3	8
			4

Sul (S):

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

Todos vulneráveis vejam o leilão:

S	W	N	E
1 ♠	-	2 ♠	-
3 ♥ (a)	-	4 ♠ (b)	Todos passam

(a) A mão de S merece sem dúvida um esforço e a voz de 3 ♥ (trial bid) pede para marcar partida caso tenha menos de 3 perdeses no naipe.

(b) É o caso de N que marcou naturalmente 4 ♠.

W sai a ♦ 4 que E faz de Ás e vendo cair o R muda o flanco para ♣ 10.

Como deve S jogar para cumprir este contrato.

(Solução no próximo número)

SOLUÇÕES PROBLEMA Nº 15

As hipóteses que se apresentam à mesa serão a boa colocação de ♣ D e/ou o apuramento dos ♦ com o R à terceira, pelo que rectifico no enunciado que S deverá bater ♦ A antes de jogar ♥ D.

Vejamos pois a linha de jogo a seguir para obtermos informações sobre as distribuições e cartear com segurança: N corta e joga outro ♦ vendo cair o R, pelo que o apuramento dos ♦ não interessa; corta a última ♠ de Ás (W balda ♦ ou ♣) e joga ♥ para a mão; nesta altura já sabe que E tem 7 ♠ - 2 ♥ - 2 ♦ - 2 ♣ mas será que tem ♣ D?; se tiver ok, mas repare que se estiver em W não haverá problema pois este estará squeezado entre ♦ e ♣ ao jogar as duas ♥ restantes. Este problema mostra como no cartear é sempre importante procurar conhecer as distribuições para decidirmos a melhor linha de jogo, inclusive para aplicar a técnica do squeeze já referida no problema nº 13.

Nunes Marques
CALM AN

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

11. A SALA DA FARMÁCIA DO HOSPITAL DA MARINHA

Notável a vários títulos, a Sala da Farmácia do Hospital da Marinha deve ser um dos poucos espaços existentes no País que cumpriu a missão para que foi originalmente concebido durante cerca de 190 anos.

Contemporânea da entrada em funcionamento do Hospital da Marinha em 1 de Novembro de 1806, e representando a face visível ao grande público dum vasto conjunto de dependências já desaparecidas, que incluíam armazéns, farmácia oficial e horto botânico, sobreviveu graças à sua funcionalidade e qualidade estética.

Com disposição quadrangular, de vértices truncados, tem as paredes quase inteiramente forradas por um conjunto de gavetões e armários envidraçados, só interrompidos pelo conjunto de três janelas viradas para a rua, e de portas de acesso a outras divisões. Sobressai de imediato ao visitante esta noção de ritmo, esteticamente equilibrada e realçada pelo elevado pé direito, pelo medalhão do tecto e pela bancada central.

Todo o mobiliário está pintado em vários tons de verde, do glauco ao escuro, com branco a definir esquadrias e frisos.

O fundo do medalhão do tecto é também em verde escuro, com orla em tons de castanho e ouro velho, realçando as Armas Nacionais, com as cores próprias, desenho habitual do período de D. Maria I, encimado pela vasta coroa e sobreposto a duas âncoras cruzadas.

Alguns autores já lhe concederam, ou melhor, propuseram a sua autoria a Pedro Alexandrino. Não está assinado.

Em minha opinião, muito provavelmente deve-se a um artesão de boa escola, mais que a um mestre consagrado.

Outra notável peça deste conjunto é o balcão central.

A tradição aponta como sendo o móvel em questão, o aproveitamento para novos fins, do altar-mor da Igreja do Colégio dos Jesuítas, entretanto profanada.

Não há dúvida que a traça do balcão evoca pela similitude o desenho habitual dos Altares, após as recomendações do Concílio de Trento. O Colégio dos Jesuítas é do Séc. XVII. A disposição geral do móvel é dum estilo posterior: barroco tardio ou rococó. Mas ... si non e vero...

A última pintura geral do mobiliário é dos finais da década de 50, princípios de 60. Presume-se que o pintor terá restaurado tons previamente existentes. Ninguém no entanto pode garantir que o aspecto da Sala da Farmácia, aquando da sua inauguração fosse o actual.

O medalhão sofreu várias vicissitudes e nos últimos trinta anos já caiu e foi restaurado duas vezes, uma delas pelo Mestre Alberto Cutileiro.

De salientar que a maior parte dos vidros dos armários são ainda os originais.

Há cerca de cinquenta anos, mais coisa menos coisa, o Director então em funções pretendeu arrasar toda a estrutura e substituí-la por ... estantes metálicas! A Marinha foi poupada a essa calamidade pela intervenção decisiva do Prof. C. Silveira, então Chefe dos Serviços Farmacêuticos que a ele se opôs frontalmente, em nome da História e do bom senso.

Em 1996, a Sala foi desactivada da sua missão de atendimento público, com a inauguração da nova Farmácia, procurando-se garantir a sua preservação e evitar a degradação imposta pelo uso, sofreu então um conjunto de obras de beneficiação: iluminação estudada, novo pavimento e guarnição dos armários com vastíssimo acervo de peças museológicas existentes num serviço bicentenário.

Foi então este conjunto transformado em espaço nobre, utilizado pelo Hospital e pela Marinha para a realização de eventos de prestígio social e institucional.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

11. A SALA DA FARMÁCIA DO HOSPITAL DA MARINHA



Foto de António Sacchetti (Filho) – Hospital da Marinha

