

REVISTA A ARMADA

2001

COMPILAÇÃO DE REVISTAS DO ANO 2001



REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 338 • ANO XXX

JANEIRO 2001 • MENSAL • 250\$00

Dos Mares de Cabral ao Oceano da Língua Portuguesa



Jornadas do Mar-2000 Colóquio

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



Quadro dos Navios de Guerra (Q. N. G.)

O Q.N.G. foi, desde 1932, o local privativo de amarração a bóias dos navios de guerra no Porto de Lisboa. Situado no Mar da Palha, entre a Doca do Jardim do Tabaco e o cais da Estação Fluvial do Sul e Sueste, é composto, a partir de 1952, por 8 bóias de amarração fundeadas. A partir de 1979 deixaram de existir as referidas bóias e o local veio a constituir o fundeadouro E 3, também privativo dos navios da Armada, assinalado na Carta Náutica Oficial n.º 26305 (Porto de Lisboa – Alcântara - Cala do Montijo).

Em cima: Em primeiro plano as fragatas: “Diogo Cão” (F333) e “Diogo Gomes” (F331).

Em baixo: Identificam-se de jusante para montante as seguintes fragatas: “Diogo Gomes” (F331), “Corte Real” (F334), “D. Fernando II e Glória” e “Nuno Tristão” (F332).

(Fotos cedidas por João Barros Maia)
(2TEN RN – 2º CFORN/1959)



Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 338 • Ano XXX

Janeiro 2001

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: 250\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343



Poster
Jornadas do Mar 2000

ANUNCIANTES:

Galp; Telerus - Sistemas de Telecomunicações S.A.

SUMÁRIO



Marinha. O que o Futuro
nos Propõe.
Antevisão das futuras
capacidades da Marinha
Portuguesa.

5

A Companhia de Fuzileiros
nº 23, integrada no novo
contingente Militar Português em
Timor, desenvolve operações de
manutenção de paz.

12



As "Jornadas do Mar 2000",
realizadas na Escola Naval,
evocaram o 5º Centenário da
Descoberta do Brasil.

18

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
PONTO AO MEIO DIA	4
PARTICIPAÇÃO DO N.R.P. "D. CARLOS I" NA MISSÃO INTIFANTE 2000"	8
DESENHAR UM SIMULADOR! TUDO É QUESTÃO DE QUERER...	10
A MARINHA E AS "MILITARY OPERATIONS OTHER THEN WAR"	14
A MARINHA DE D. MANUEL (10)	15
CARTA DO CEMA	16
ACADEMIA DE MARINHA	17
CONDECORAÇÕES	20
TOMADAS DE POSSE	21
INSTITUTO SUPERIOR NAVAL DE GUERRA	24
NOTÍCIAS	25
CONVÍVIOS	27
DESPORTO	29
HISTÓRIAS DA BOTICA (4)	30
SAIBAM TODOS	31
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA



Ética Militar

Os imperativos da obediência

A obediência é uma virtude militar suprema, essencial ao cumprimento pronto e eficiente das ordens legais dos legítimos superiores hierárquicos. Todavia, para permitir desempenhos de carácter nacional, deve ser fundada num ideal de competência profissional, materializado nas tradições e no espírito de serviço público, factores unificadores e motivadores das Forças Armadas. Por isso, a obediência não pode depender dos gostos ou das afinidades sociais, económicas, políticas ou religiosas de cada indivíduo; deve resultar de um padrão comum e coerente de atitudes, valores e visões que fazem parte da ética militar.

A obediência dos militares está sujeita a imperativos de ordem política, técnica, doutrinária, legal, moral e operacional. No início de um novo século, durante o qual os Estados, grandes e pequenos, ricos e pobres, continuarão a empenhar as suas Forças Armadas em operações de paz, onde se verificam complexas interações com os decisores políticos e as populações civis, é importante perceber esses imperativos, porque regulam o relacionamento profissional dos militares entre si e com os que não são.

Ao militar cumpre operacionalizar a política do Estado, através do emprego da força armada, o que deve ser feito colocando a competência especializada adquirida com a formação, o treino e a experiência profissional, ao serviço de uma absoluta neutralidade política. Este dogma da obediência militar, em democracia significa servir com independência os fins do Estado: informando as autoridades políticas sobre os meios necessários para garantir a segurança nacional; analisando e relatando as implicações militares das diferentes linhas de acção política adoptadas para o Estado; e operacionalizando as decisões políticas sobre segurança militar, mesmo quando não se concorda com a opção escolhida.

O imperativo técnico da obediência assumiu especial relevância desde que as tecnologias de telecomunicações permitiram a intervenção, permanentemente e em tempo real, do decisor político no campo de batalha. Nem sempre o político resiste à tentação de invadir a esfera de competência técnica do militar, querendo dirigir as operações e, até, por vezes, as acções tácticas elementares. Tal atitude representa uma violação e uma adulteração dos padrões profissionais do militar, podendo originar um conflito entre a obediência devida ao político e a competência técnica ameaçada pelo político. Para evitar os graves inconvenientes desta situação, o político deve preocupar-se com os objectivos e as modalidades de acção, para que o militar possa conduzir a acção armada tirando pleno partido da sua competência especializada.

No campo doutrinário a obediência rígida e inflexível impede que surjam novas ideias e torna os militares muito conservadores ao nível dos conceitos estratégicos. Como afirmou Liddel Hart "só há uma coisa mais difícil do que pôr na cabeça de um militar uma ideia nova, é tirar a antiga". Por vezes, a autoridade dos oficiais hierarquicamente superiores não reflecte maiores conhecimentos teóricos. Este desequilíbrio é especialmente visível nos estados-maiores e nos estabelecimentos militares de ensino superior, com responsabilidades na produção e na difusão de doutrina, onde oficiais de diferentes postos participam na actividade reflexiva e formativa. Quando se verificam estas condições, por vezes quebra-se a obediência hierárquica. Porém, antes que isto aconteça, o subordinado deve ajuizar cuidadosamente a oportunidade de apresentação das suas teses doutrinárias, avaliando se o que se ganha em eficiência na instituição militar é superior aos prejuízos que decorrem das perturbações que provoca na cadeia de comando.

Como aproximação aos imperativos legais da obediência, pode referir-se que os militares só devem acatar ordens que impliquem actos legais, emanados de autoridades legitimamente instituídas. Nem sempre é fácil ou possível actuar desta forma. Primeiro, porque há acções que, sendo legais à luz do direito interno, quando praticadas no estrangeiro perdem esse carácter; outras vezes, as acções estão feridas de inconstitucionalidade no próprio país. Quando surgem dúvidas é sempre prudente ouvir a opinião de juristas. Se a urgência da acção não permite, ou se a isenção dos juristas é questionável, cabe ao militar decidir em consciência com a interpretação que faz da lei.

A obediência moral do militar é exactamente igual à de qualquer outro cidadão. Assume grande relevância em situações de conflito e está profusamente ilustrada por massacres de população civil em territórios ocupados. O Kosovo e Timor são exemplos muito recentes onde os militares devem ser responsabilizados pelos seus actos, não podendo confundir-se ou justificá-los com base em ordens dos seus superiores, ou invocando as chamadas razões de Estado. Naquelas circunstâncias, embora o militar deva obediência como soldado, como Homem cumpre-lhe desobedecer.

Do ponto de vista operacional a obediência é essencial para se alcançarem os objectivos militares superiormente definidos. Os comandantes devem ser competentes, o que não impede os erros inerentes às decisões de qualquer ser humano. No entanto, normalmente, a obediência pronta às suas ordens evita consequências mais graves que as decorrentes dos eventuais erros. Por isso, a obediência operacional nunca deve ser posta em causa por disputas de competência. 📌

António Silva Ribeiro
CFR

Marinha

O que o Futuro nos Propõe

Se no mar não fordes poderosos, tudo logo será contra nós.
D. Francisco de Almeida

O AMBIENTE

Até ao início dos anos noventa, as marinhas ocidentais tinham como prioridade a guerra anti-submarina. A Marinha soviética era fundamentalmente uma marinha de submarinos. Embora possuindo porta-aviões e cruzadores de grande capacidade militar, o vértice da Marinha soviética eram os submarinos nucleares estratégicos (SSBN) que ameaçavam os Estados Unidos e a Europa Ocidental, e os submarinos de ataque que impediam as forças navais ocidentais de perseguirem os SSBN soviéticos. Tratava-se da situação potencial para a reedição da "batalha do Atlântico".

O colapso da União Soviética veio modificar radicalmente este estado de coisas. Vivemos hoje num mundo onde a ameaça de guerra generalizada é reduzida, embora, paradoxalmente, haja menos paz.

Acredita-se hoje que a era das guerras convencionais de larga escala, iniciadas pela Revolução Francesa, está a chegar ao fim e com ela a relevância dos postu-

lados de Clausewitz acerca da guerra total entre os estados. O mundo parece estar agora a entrar num ambiente estratégico dominado por formas de conflito mais parecidas com as ocorridas na Europa do século XIX e não com as lutas entre estados-nações integralmente mobilizados, do século XX.

Durante a guerra fria, preparámo-nos para suste e rechaçar um eventual ataque. Tudo mudou. Hoje teremos que nos preparar para resolver os problemas que surgirem, tão perto da origem quanto possível. Da estratégia da defesa da Europa contra o invasor soviético passou-se a uma estratégia expedicionária, não apenas naval, mas marítima, baseada na projecção de força, na influência e no apoio à política externa do Estado. Por vezes a projecção de força pode expressar-se sob a forma de ajuda humanitária, de operações de apoio à paz ou do auxílio em situações de calamidade ou acidente. As crises podem variar mas a resposta provém quase sempre do mar.

A relevância das marinhas aumentou. É a chamada "aproximação ao litoral".

OS RECURSOS

Os governos dos países da União Europeia deixaram de poder responder da forma tradicional (Keynesiana) às dificuldades económicas desde que elegeram como objectivo vital a adopção de uma moeda única. Os critérios de convergência tornaram-se num imperativo político para que o seu país não fosse colocado no grupo dos que não conseguiram... No entanto, a batalha interna para continuar os programas sociais (luta contra a pobreza, desemprego e exclusão social), de saúde, de educação e de infra-estruturas, combinados com as medidas restritivas de acesso à moeda única, levaram à inevitabilidade da redução das despesas correntes do Estado e à redução dos orçamentos menos emblemáticos.

Os orçamentos de Defesa dos países da actual zona EURO foram tomados de assalto, tendo os respectivos Ministros sentido grandes dificuldades em manter o nível de despesas, para nem falar de aumento. A reorganização das Forças Armadas tem sido adiada e o reequipamento feito a conta-gotas, inviabilizando a modernização das forças e a aquisição de novas capacidades nomeadamente as que constam da Iniciativa de Capacidades de Defesa (DCI) da NATO.

O século XX foi o mais sangrento de todos até hoje. Enquanto a civilização espera que a raça humana tenha ultrapassado a fase de resolução de conflitos por meios violentos, não existem garantias de que o séc. XXI venha a ser menos sangrento que o precedente. A redução das forças armadas como dividendo da paz poderá trazer necessidades acrescidas e não exequíveis em tempo de crise.

Na última década, os recursos disponíveis para a defesa diminuíram, em termos médios, em 1/3 nos países da Europa Ocidental. Em Portugal, segundo o Anuário Estatístico da Defesa Nacional 97, as despesas de defesa em percentagem do PIB por habitante, diminuíram 27,5% entre 1991 e 1997.



© Marine Nationale

A Fragata "La Fayette" da Marinha Francesa (e da Formosa), construída para ser furtiva.

A retracção das despesas de defesa em percentagem do PIB por habitante, entre 1990 e 1997, foi:

- na Alemanha 43,78%
- na Bélgica 32,33%
- no Reino-Unido 34,44%

(fonte: Notícias da OTAN, Primavera 1998).

O PLANEAMENTO DE FORÇAS

A manutenção permanente de capacidades militares necessita, para além do pessoal, da doutrina e do treino, de um investimento continuado em material, de modo a manter os meios relevantes, quer por actualização, quer por substituição. No caso da Marinha, o elevado valor unitário dos meios combatentes agudiza essa necessidade, tornando premente um planeamento atempado de aquisição de novos meios. A dependência externa em equipamentos torna ainda mais complexa a tarefa.

Para dar corpo ao planeamento militar foi criado um processo, o Ciclo Bial de Planeamento de Forças, que permite, de forma iterativa, manter actualizadas as prioridades de investimento. Assim, de dois em dois anos revêem-se os documentos estruturantes da defesa militar e retocam-se ou corrigem-se os objectivos de forças que, após inclusão na Lei de Programação Militar (LPM), serão financiados pelo Estado.

Para a LPM actualmente em vigor, as prioridades da Marinha foram atribuídas à substituição dos submarinos e à aquisição de um navio polivalente logístico. Como é óbvio, a recursos limitados não poderão corresponder objectivos limitados mas sim objectivos menos ambiciosos ou protelados.

Neste contexto, a Marinha efectuou, de moto próprio, um estudo que lhe permitiu, com realidade, apresentar alternativas de dimensionamento da Esquadra. Foram apresentadas várias opções que diferiam essencial e significativamente no número de fragatas e respectivos helicópteros orgânicos. Foi seleccionada a versão mais modesta, correspondente ao que a Marinha considerou de meios mínimos para o cumprimento das missões atribuídas. Este sistema de forças naval é constituído por seis fragatas, três submarinos, oito helicópteros, um navio reabastecedor, um navio polivalente logístico, um batalhão ligeiro de desembarque, dois destacamentos de mergulhadores, dez patrulhas oceânicas, treze patrulhas costeiras, quatro navios hidrográficos, um navio balizador e um navio de combate à poluição.

Como se deduz, os meios actuais não correspondem em alguns casos ao sistema aprovado. Há, pois, que substituir os meios obsoletos por meios novos, ou mesmo usados, que correspondam às necessidades actuais. Os casos mais prementes, para além dos submarinos e navio polivalente logístico, são a substituição das corvetas e patrulhas da classe "Cacine" por patrulhas oceânicas, e a substituição das fragatas da classe "J. Belo".



Impressão artística da fragata proposta pelo Consórcio MEKO, que alia a modularidade à furtividade.

OS NOVOS MEIOS

Se a substituição das corvetas e patrulhas pelo patrulha oceânico não parece levantar celeumas, quer pela indubitável necessidade, quer pelo reduzido custo do projecto, quer ainda pelos ganhos potenciais que virá trazer, já a substituição das fragatas da classe "J. Belo" poderá ser mais complexa.

Inserido na NATO desde o primeiro dia, Portugal tem mantido uma estratégia naval que lhe tem permitido fazer face aos compromissos internacionais daí advindos e, ao mesmo tempo, dispor de capacidades autónomas para fazer face a contingências em cenários próprios.

Para que tal possa continuar a ser possível é fundamental dispor de um grupo de fragatas moderno, homogêneo e militarmente relevante. As seis fragatas incluídas no Sistema de Forças Nacional aprovado, das quais duas são anti-aéreas representam esse mínimo.

Assim, logo que financeiramente possível, há que substituir as "J. Belo" por navios compatíveis com as necessidades da missão. De acordo com o estudo efectuado pela Marinha, prevê-se que tal aconteça até 2010.

A FRAGATA DE 2010

Mais uma vez a nossa participação na NATO, UEO e EUROMARFOR e a execução de missões sob os auspícios das Nações Unidas ou da OSCE, implicam um planeamento cuidado das características dos futuros meios navais.

Os estudos internacionais levados a cabo para a definição do que poderá ser o escolta do futuro levam a crer que ele deverá ser substancialmente diferente dos actuais, de que as "V. Gama" são uma boa referência.

As necessidades de comando e controlo, de protecção contra novas ameaças, nomeadamente as decorrentes da sua utilização em águas litorais e à proliferação de armas de destruição maciça e dos mísseis balísticos, hoje disponíveis

em cerca de trinta países, de apoio a operações anfíbias e de operação fora de área, fazem antever um conjunto de características de que se destacam:

FURTIVIDADE

As operações em águas litorais expõem de modo mais evidente as vulnerabilidades dos meios navais. Por isso, os navios do futuro disporão de assinaturas radar e de infravermelhos mais cuidadas. As antenas serão integradas na estrutura, incluindo as dos radares, e as peças de artilharia e os lançadores dos mísseis serão ao nível do convés (lançamento vertical). Os tubos lança-torpedos serão integrados na estrutura, possuindo portas à semelhança dos submarinos. As superfícies serão tratadas com materiais absorventes para redução do eco e as formas do navio serão desenhadas para evitar o reflexo. As fragatas francesas da classe "La Fayette" e as corvetas suecas da classe "Visby", as primeiras a ser desenvolvidas com este propósito, poderão ser um exemplo.

COMANDO E CONTROLO

Os navios disporão de sistemas C4ISR (Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance, Reconnaissance) em vez dos actuais sistemas C4I. Estes sistemas permitirão manter um panorama de superfície em tempo real, fazendo uso de sistemas de computadores em rede, via satélite, que facilitarão a actualização dos dados e a troca de informação com outras forças



Impressão artística da corveta "Visby" da Marinha sueca.

navais, terrestres e aéreas. Os sistemas fornecerão maior protecção às forças e possibilitarão ataques de precisão com mísseis e artilharia guiada, defesa contra ataques de mísseis tácticos ou balísticos e ainda a capacidade de ataque em cooperação (*co-operative engagement capability*), onde um navio ou avião pode atacar um alvo com base em informação disponibilizada por outro meio naval, terrestre ou aéreo.

GUERRA DE SUPERFÍCIE E AÉREA

Os navios do futuro disporão de peças de artilharia encastradas para dispararem verticalmente munições guiadas com alcances superiores a cem quilómetros. Nos Estados Unidos e na Europa estudam-se munições de cinco polegadas, auto propulsionadas e guiadas, com alcances de cerca de setenta milhas náuticas. Está também em estudo a possibilidade de dotar os navios com peças de 155 m/m, semelhantes à artilharia terrestre, o que virá

permitir reduzir o custo do desenvolvimento destas novas munições de grande alcance e guiamento por GPS.

O novo Harpoon Block II permitirá o disparo por submarinos, navios de superfície e aviões e a destruição de alvos no mar, mesmo para além do alcance radar, em zonas portuárias e até em terra, utilizando funções de posição, busca ou anti-radiação. Eventualmente será possível disparar Harpoon a partir de camiões...

O novo Tomahawk, com alcance até 2500 Km, permitirá alterar a selecção de alvos durante o voo, disporá de uma câmara de vídeo que possibilitará visualizar as fases de pré e pós ataque, poderá ser re-dirigido em voo, pairar sobre o alvo enquanto aguarda "ordem" para atacar e custará cerca de metade do preço actual.

O Standard Block IV permitirá, em conjunto com um radar phased-array, abater mísseis balísticos na sua fase descendente, enquanto que uma versão mais musculada, designada Standard

Missile 3, permitirá interceptar e destruir mísseis balísticos até distâncias de cerca de 1500 quilómetros, nomeadamente enquanto o míssil inimigo se encontra fora da atmosfera.

O Rolling Airframe Missile (RAM), virá substituir com vantagens os sistemas de defesa própria como os existentes nas "V. Gama" (Phallanx), permitindo intercepções até cerca de cinco quilómetros, podendo mesmo utilizar a estrutura onde hoje está montado o canhão.

O Sea Sparrow evolui no sentido de, a muito curto prazo, duplicar as capacidades actuais.

GUERRA SUBMARINA

O maior avanço nesta área prende-se com a capacidade autónoma de detecção de minas. No litoral, as minas são uma arma temível, e os navios não podem aguardar pela limpeza da área pelos pachorrentos navios de contramedidas de minas. Neste sentido, as fragatas serão dotadas de sonares que permitam a detecção e classificação de minas, e de meios de inactivação. Também os helicópteros disporão de sistemas de detecção de minas, tais como a "lâmpada mágica", a laser, que lhes permitirão detectar minas até uma profundidade elevada. Estuda-se ainda o melhor processo para a detecção e inactivação de minas em águas muito pouco profundas, até dez metros, de modo a poder levar a cabo desembarques em áreas minadas.

CONCLUSÕES

Os navios que deverão substituir as "J. Belo", mais do que manter a capacidade oceânica de superfície da Marinha Portuguesa, virão dar-lhe uma capacidade de influenciar directa e decisivamente os acontecimentos em terra, a partir do mar. O seu contributo para as operações conjuntas e combinadas será decisivo para o apoio à estratégia global e à política externa do Estado, integrando forças navais (ou conjuntas) nacionais ou multinacionais.

Uma esquadra disposta de seis fragatas modernas com helicópteros orgânicos e submarinos pode disponibilizar meios para, em segurança, escoltar o navio polivalente logístico, o navio reabastecedor e os navios de transporte necessários para a realização de operações de projecção de força sejam elas em situação de conflito ou de apoio à paz. Assim será possível aumentar a capacidade para dissuadir, ou seja, mostrar força suficiente para intervir ou retaliar contra aqueles que ousarem perturbar a paz. 



Impressão artística do DD21, Land Attack Destroyer, a construir pela Marinha Americana a partir de 2004. Para além de furtivo, será dotado de grande potencial de ataque a objectivos terrestres. Todos os mísseis serão de lançamento vertical.

Bráz da Silva
CFR

Participação do N.R.P. "D. Carlos I" na missão "Intifante 2000"

CONCEITO DA OPERAÇÃO

No período de 9 a 25 de Outubro de 2000, o N.R.P. "D. Carlos I" esteve empenhado na missão TRANSCAN/INTIFANTE'00, durante a qual foram efectuados trabalhos de carácter multi-disciplinar no âmbito dos projectos INTIMATE e INFANTE. O projecto INTIMATE (Internal Tide Investigation by Means of Acoustic Tomography Experiment) é coordenado pela Universidade do Algarve, e tem por objectivos determinar as distribuições de propriedades físicas e correntes no meio marinho recorrendo a emissões activas e passivas, bem como o estudo dos fenómenos não lineares gerados junto ao canhão de Setúbal utilizando tomografia acústica. O projecto INFANTE é coordenado pelo Instituto Superior Técnico, e tem por objectivo o desenvolvimento de uma plataforma móvel autónoma para aplicação a trabalhos de oceanografia



Setúbal. Durante toda a missão embarcou uma equipa da Divisão de Oceanografia do Instituto Hidrográfico, coordenada pelo CTEN Ferreira Coelho. Durante os trabalhos de mar

lheita de informação ambiental, tais como o fundeamento e recuperação de três amarrações de correntómetros, o lançamento de XBT's e a colocação na água de uma cadeia de termistores a partir do navio.

OPERAÇÃO DE MAR DO PROJECTO "INTIMATE"

A operação de mar no âmbito do projecto INTIMATE teve lugar entre os dias 15 e 19 de Outubro de 2000. Foi fundeada uma cadeia de sensores, denominada ULVA (Ultra Light Vertical Array), constituída por 16 hidrofones, 8 termistores, 2 sensores de pressão e 2 sensores de inclinação, e uma bóia transmissora para envio da informação em tempo real ligada ao ULVA. Este equipamento foi adquirido pela Universidade do Algarve, Instituto Hidrográfico e Instituto Superior Técnico, no âmbito dos projectos INTIMATE e INFANTE. Após o fundeamento deste sofisticado instrumento (único do seu tipo existente no país), foram realizadas diversas experiências de emissão de sinais acústicos em posições designadas e ao longo de trajectos pré-programados, utilizando uma fonte acústica de potência (cedida a título de empréstimo pelo SACLATCEN, La Spezia), um dispositivo de imploração de lâmpadas e o próprio ruído gerado pelo navio. Nos pontos em que o navio se encontrava a pairar foi mergulhada uma cadeia de termistores, a fim de recolher informação directa da



Colocação na água da bóia transmissora das cadeias de hidrofones ULVA e HFA.

física e geológica. Ambos os projectos são financiados pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT) e contam com a participação do Instituto Hidrográfico.

As operações decorreram numa área a SSE de Sesimbra, incluindo parte do canhão submarino de

do projecto INTIMATE embarcou uma equipa científica da Universidade do Algarve chefiada pelo Prof. Sérgio de Jesus. Durante os testes de mar do projecto INFANTE, embarcou uma equipa de especialistas do Instituto Superior Técnico, chefiada pelo Prof. António Pascoal. Foram ainda realizados trabalhos complementares de co-

temperatura no local e ao longo da coluna de água, para calibração dos modelos de propagação.

A operação decorreu com êxito, tendo sido atingidos todos os objectivos científicos. Todos os instrumentos foram fundeados e recuperados sem danos.

OPERAÇÃO DE MAR DO PROJECTO "INFANTE"

O teste de mar do projecto "INFANTE" teve por finalidade testar os sistemas acústicos de comunicação e efectuar testes aos sistemas de telecommando e navegação do veículo autónomo "DELFIN". Este veículo autónomo será no futuro associado a um AUV (Autonomous Underwater Vehicle) e dispõe de dois sistemas de comunicação acústica (através de uma cadeia de hidrofones específica e de um módulo de fundo).

Para o teste dos módulos de superfície e de fundo, o navio fundeou uma cadeia de hidrofones denominada HFA (High Frequency Array) e um sistema constituído por um transdutor e um módulo de electrónica (módulo de fundo). É de salientar que o HFA utilizou a mesma bóia transmissora do ULVA para enviar a informação para o navio via rádio. Por razões não esclarecidas, não foi possível estabelecer comunicações acústicas com o navio através do módulo de fundo. Os testes de comunicação entre o módulo de superfície (operado a partir do navio) e o HFA decorreram com êxito, tendo sido atingidos todos os objectivos. Após a realização das experiências,



O N.R.P. "D. Carlos I" junto à bóia transmissora e flutuador de sinalização da cadeia de hidrofones ULVA.

todos os instrumentos e equipamentos foram recuperados em perfeitas condições.

Na segunda fase da operação de mar do projecto "INFANTE", o navio colocou na água o catamaran "DELFIN", após o que este realizou diversas trajectórias programadas a partir dos instrumentos instalados no navio, testando os algoritmos de controlo e os sistemas de navegação. Os objectivos dos testes foram plenamente atingidos. Após a realização dos testes, o catamaran foi recuperado em perfeitas condições.

LEVANTAMENTOS DA ÁREA DE OPERAÇÕES

Para além das operações descritas anteriormente, foram ainda efectuados um levantamento hidrográfico

expedito, um levantamento com sonar lateral e um levantamento com um equipamento de sísmica ligeira da área de fundeamento do ULVA/HFA e dos trajectos acústicos. Estes levantamentos tiveram por objectivo recolher informação sobre a evolução da batimetria, e sobre a natureza do fundo e da cobertura sedimentar.

ASPECTOS RELATIVOS AO PLANEAMENTO E EXECUÇÃO DA MISSÃO

Todo o planeamento da sequência de operações foi efectuado com base nas previsões meteorológicas do FNMOC (Fleet Numerical Meteorology and Oceanography Center). Deste modo, foi possível programar de forma optimizada os movimentos do navio e a sequência das operações dentro da janela de tempo determinada no ORDMOVE da operação, aspecto que se revelou essencial para o cumprimento eficiente da missão. O sistema de aquisição de informação hidrográfica existente no navio, constituído por um computador dotado com o software HYPACK, sondas hidrográficas e um receptor GPS, revelou-se também fundamental para o controlo rigoroso de todas as manobras e evoluções. Durante as operações delicadas de fundeamento e recuperação dos instrumentos e equipamentos (de grandes dimensões e custo elevado) ficou patente a boa capacidade de manobra do navio, particularmente as possibilidades conferidas pelo propulsor de proa. O navio desempenhou de forma eficiente todas as operações, o que contribuiu para transmitir às equipas científicas embarcadas uma imagem positiva da Marinha. 🇵🇹



O N.R.P. "D. Carlos I" junto do veículo autónomo "DELFIN", desenvolvido pelo Instituto Superior Técnico no âmbito do projecto "INFANTE".

Carlos M. Lemos
CTEN EH

Desenhar um simulador! Tudo é questão de querer...

Com especial incidência após o final da 1ª guerra mundial a simulação passou a ser determinante na preparação técnica de elevado número de militares, dada a necessidade de treino repetitivo a diversos níveis e face a equipamentos cada vez mais caros e complexos. Não sendo possível dispor de material em número suficiente para treino individual, também o treino de grupo ou em grupo é actualmente uma condição de sucesso na operabilidade de sistemas de armas e sensores.

A existência de simuladores a bordo, embora possível e conveniente, luta com a falta de espaço, em especial num navio de guerra sempre cheio de material e equipamento essencial. Em consequência no que diz respeito ao treino tático e de comunicações assiste-se à instalação e exploração de simuladores em instalações em terra, onde elementos de uma ou de várias guarnições em simultâneo podem exercitar em ambiente controlado e assistido por pessoal competente, as acções necessárias e os procedimentos correctos e adequados.

No passado ano de 1986 e desempenhando então o comando da fragata "Almt. Magalhães Corrêa", a falta de simulação a bordo nessa área, fez ressaltar a possibilidade de com os meios informáticos já então existentes construir um programa que resolvesse o problema. Não deveria ser difícil uma vez que os fundamentos e as necessidades eram conhecidas bem como as características das armas e sensores no âmbito militar e civil. Já então se discutia a construção para a Marinha portuguesa das fragatas classe "Vasco da Gama", entradas ao serviço 6 anos mais tarde, mas principalmente a necessidade de manutenção num alto grau de operacionalidade das fragatas da classe "Comandante João Belo" e dos restantes navios da esquadra, de tecnologia menos recente.

Naturalmente que tanto as capacidades do simulador existente no Centro de Tática Naval (CITAN) como as observadas durante o Maritime Tactical Course, do simulador na escola inglesa Dryed, podiam e deviam servir de inspiração para o projecto de programação em mente, mas destinado a ser corrido e operado num vulgar computador pessoal o que permitiria pô-lo a funcionar de imediato, em qualquer navio.

Um tal programa de simulação deveria permitir a bordo ou em terra:

- treino individual e/ou de conjunto em situações de simulação de combate naval;
- treino de procedimentos e de navegação em formatura;
- treino de procedimentos para todo o pessoal de quarto no Centro de Operações;
- possibilitar o treino dos procedimentos Radiotelefónicos consensuais com o exercício em curso.

Tendo em conta as vantagens de treino e operação por conjuntos de militares, calculou-se ser mais do que suficiente prever a possibilidade de operação simultânea de 24 postos ligados em rede, correspondendo assim a 24 unidades no total (de sub-superfície, superfície ou aéreas) mas para facilidade de treino, cada unidade deveria poder estar representada em mais do que uma posição, por forma a permitir operar separadamente a guerra electrónica, controlar as operações aéreas, as de superfície e de sub-superfície, em postos distintos.

Também se considerou suficiente que o número máximo de armas representadas e activas num dado momento fosse de 15, incluindo

POSICÃO	SIGNIFICADO	VALORES POSSÍVEIS
0	Proa-256 x Int (proa/256)	0 a 255
1	Int (Proa/256)	0 a 1
2	Proa requerida-256 x Int(Proa/256)	0 a 255
3	Int (Proa requerida/256)	0 a 1
4	Velocidade em nós	0 a 255
5	Velocidade requerida	0 a 255
6	Altitude em metros	0 a 255
7	Profundidade em metros	0 a 255
8	Comandos simultâneos / MAD aéreos	0 a 1
9	Código da plataforma (ICL)	
10	Alcance da artilharia em NM (sup.)	0 a 255
11	Display select (tipo da plataforma)	0 a 2
12	Angulo do leme em graus	0 a 35
13	TN do contacto a interceptar	0 a 38
14	TYPE ou NAME on/off	0 a 1
15	TN on/off	0 a 1
16	Raio do círculo de aproximação em NM	0 a 255
17	Código da cor do símbolo	10 a 12
18	Resistência/sobrevivência contacto %	0 a 10
19	Alcance máximo do Radar	
20	Alcance do Radar de superfície	
21	Alcance do Radar de Aviso combinado	
22	Alcance do Radar de Longo alcance	
23	Transponder IFF on/off	0 a 1
24	Interrogator IFF on/off	0 a 1
25	Alcance Sonar de Pesquisa/Ataque	
26	Alcance do MRSonar, LRSonar, VDS	
27	Sensor Infra Red on/off - Plot on	0 a 1
28	Djammer 1 on/off	0 a 1
29	Djammer 2 on/off	0 a 1
30	Bjammer on/off	0 a 1
31	Controle do Plot	0 a 1
32,33	Controle de visibilidade do contacto	0 a 1
34	Controle da posição de memória do Plot	
35	Track number da unidade Base do aéreo	0 a 23
36	Controle automático - helis com dipping sonar	1 a 2
37	Azimute da unidade / 2	
38	Eixo da Screen (graus/2) / Right Bearing	0 a 180
39	Distância á Screen (NM) / Inner radius	0 a 255
40	Número da Screen / Alvos em close control	1 a 9
41	Distância á screen (NM)/ outer radius	0 a 180
42	Left Bearing (graus/2)	0 a 255
43	Número de sectores da cortina nº9	0 a 10
44	Hora de recepção do ficheiro / SBRX em rede	
45	Contador de RX antes de apagar / SBRX rede	
46	Size Attack Plan Cordon	
47	Número de controle do Attack Plan Cordon	
48	Armazena o ICL original do RFP,DAT, FIX inibe TXRX em rede	
49	Controla a sequência de representação das rackets	

EM MÍSSEIS OU TORPEDOS

6	Altitude	
7	Profundidade	
8	TN plataforma de origem	0 a 38
10	Altitude ou profundidade requerida	
13	TN do Alvo	0 a 38
16	Código para ASROC	0 a 1
18	Sistema de contagem	0 a 255
19	Minuto final da trajectória	0 a 59
20	Distância ao alvo em milhas	0 a 255
21,22	Controle de trajectória	

Quadro 1

mísseis, torpedos e campos de minas ou de sonoboias, mas estes dois últimos podendo ser representados de forma algo simplificada.

Qualquer exercício de simulação naturalmente que deverá ter possibilidade de introdução de dados, uns particulares e respeitantes a cada unidade e outros comuns como os de armas e sensores do mesmo tipo ou ainda respeitantes ao de controlo desse mesmo exercício. Também há que prever a possibilidade de variação pontual dessas características e mesmo a sua degradação ou anulação, função dos danos sofridos, ou infligidos por outros intervenientes ou pela entidade responsável pelo exercício.

Para armazenar em memória as características próprias das armas e alcances dos sensores de cada unidade, bem como a respectiva proa, velocidade, altitude, profundidade, tanto em valores actuais como futuros, ou ângulos de leme entre muitos outros, estimou-se ser suficiente reservar um espaço de 50 posições de memória. Alguns destes valores estão referidos no quadro 1:

Há também que ter em consideração que a introdução inicial dos dados necessários correspondentes a um dado exercício terá de ser efectuada a partir de um programa especial que execute as seguintes funções:

- Proceder à iniciação e dimensionamento das variáveis de que o programa necessita.
- Limpar por completo a zona de memória destinada a receber os dados correspondentes às plataformas que farão parte do exercício.
- Introduzir os dados que respeitam às características de alcance e velocidade iniciais, na zona de memória de onde o programa os irá posteriormente retirar ao ser escolhida uma arma, seja míssil, torpedo, artilharia, etc. Estes dados estarão disponíveis na condição que os passos de programação que se seguirem os não modifiquem. Este procedimento torna-se necessário para dotar as plataformas que forem criadas durante o exercício, logo não fazendo parte das inicialmente programadas, de sensores com características consideradas "Standard" até que o controlador efectue eventuais alterações a que tenha acesso.

Para que a programação possa ser levada a efeito rapidamente, torna-se necessário que qualquer conjunto de dados esteja preparado com antecedência, pelo que se segue um simplificado exemplo dos mesmos, tal como aparecem na sequência de programação.

Mas num exercício deste tipo também é necessário armazenar dados correspondentes aos valores que são comuns às unidades intervenientes, como seja os alcances estabelecidos de sonoboias, minas, armamento vário e principalmente os referentes à representação gráfica mostrados em cada monitor.

Num sistema complexo com múltiplas variáveis como o de um simulador táctico é especialmente importante assegurar uma precisa representação da posição uma vez que é a partir dos valores das posições relativas das várias unidades que podem ser efectuados os cálculos dos alcances das armas e sensores e avaliar as consequências para a sua eventual sobrevivência na guerra moderna. Por isso houve que estabelecer um ponto de referência, origem de uma grade, a partir do qual pudessem ser medidas as distâncias em termos relativos ou absolutos, correspondendo para efeitos de exercício à posição 09° 30' W, 38° 30' N a SW do cabo de S. Vicente atendendo à nossa zona mais provável para realização de exercícios.

A representação gráfica da linha de costa, dos campos de minas ou das cortinas de sectores por exemplo tem igualmente como origem a origem de grade, traduzida tanto em coordenadas geográficas como de grade para que haja uma relativa correspondência com os dados extraídos de uma carta de navegação. O desenho da linha de costa deve ser portanto efectuado numa escala tal que permita adequada representação entre 4NM e 1024 NM.

Igualmente se considerou vantajoso desenhar a costa entre o norte de Inglaterra e a costa de África na latitude das ilhas Canárias, incluindo o canal da Mancha, parte ocidental da península Ibérica, entrada do Mediterrâneo, ilhas Canárias, Selvagens, Madeira e Porto Santo, Açores e Irlanda. A representação dos símbolos no exercício naturalmente que terá que obedecer à simbologia standard, Naval Tactical Data Systems (NTDS), sendo o Track Number e o Tipo ou Nome escolhidos pelo utilizador.

A correspondência entre o espaço percorrido em milhas e a representação gráfica no monitor foi estabelecida em 20 pixels/milha na escala de um para um, ou múltiplo desse valor para um total de 9

Escala inicial:	Armas e sensores Standard (Y/N)
Número total de plataformas no exercício:	Radar range
TN :	number 1 (18 to 36) NM
Nome (3 CHR):	number 2 (24 to 120) NM
X Pos:	number 3 (48 to 240) NM
Y Pos:	Missile range
ICL (código):	number 1 (3 to 6) NM
Intercept (TN):	number 2 (12 to 60) NM
Minimum distance:	number 3 (30 to 150) NM
Course:	Missile speed
Speed:	number 1 (120 to 240) KN
Altitud (metros):	number 2 (160 to 800) KN
Depth (metros):	number 3 (200 to 1000)KN
IFF Transponder "ON" (Y/N):	Guns battery range
IFF Interrogator "ON" (Y/N):	number 1 (3 to 6) NM
Comandos simultâneos (Y/N):	number 2 (2 to 10) NM
Contacto inimigo classificado como mercante, neutro ou desconhecido (Y/N):	number 3 (4 to 20) NM
	Sonar range
	number 1 (1 to 2) NM
	number 2 (4 to 20) NM
	number 3 (8 to 40) NM

escalas variando entre 4NM e 1024NM. Tendo em atenção que a actualização de qualquer gráfico depende da escala escolhida durante o treino mas pesa em termos de execução, quando conjugada com outros gráficos e cálculos necessários ao exercício, há vantagem em manter visível apenas a informação essencial, mas sem que tal deva influenciar a precisão requerida.

Sendo a variação de posição de cada unidade função da sua velocidade e do tempo decorrido entre cada actualização, a referida posição é calculada tendo como base o relógio interno do computador.

Optou-se por actualizar cada posição de forma sequencial o que, mesmo tendo em conta o número máximo de plataformas passíveis de ser representadas em simultâneo (38), dá tempos de actualização bastante inferiores a um segundo.

A representação da informação deverá ter em consideração cinco categorias:

- dados de sensores: (alvos radar, linhas de jamming, detecções ESM, etc;
- dados de natureza táctica gerados por computador: (posição de unidades, vectores de direcção, pontos de referência, etc)
- dados sintetizados: (campos de minas, cortinas, linhas e vectores desenhados, etc)
- dados para suporte do sistema: (dados da unidade própria, estado dos sensores, situação dos comandos de controlo gráfico e zona do exercício)
- dados para posicionamento dos diversos veículos simulados dentro dos limites da escala seleccionada.

(ver figuras)

Por forma a manter simples o processo de operação deste tipo de programa considerou-se primordial que quando funcionando em rede, o software estivesse residente apenas no servidor, conseguindo-se assim uma enorme facilidade de substituição ou adição de novos postos. Também está previsto que os diversos postos possam funcionar de forma independente mesmo com exercícios distintos, embora com uma pequena limitação. Por outro lado o exercício deve poder ser interrompido e armazenado em qualquer altura, salvaguardando situações especialmente importantes que requeiram estudo ou continuação posterior. Durante um qualquer exercício os dados referentes às unidades ou os relacionados com os sensores podem naturalmente ser impressos para melhor análise da situação táctica ou para servirem de matéria de decisão durante as manobras efectuadas.

Este programa de simulação que durou cerca de 4 anos a ser concebido e mais quatro para ser convertido numa linguagem mais eficiente (Qbasic 4.5 e versão 6 do Compilador) e redesenhado para conter as rotinas necessárias para funcionar em rede, foi instalado na Escola Naval e manteve-se desde então operacional na Escola de Comunicações.

Recentemente foi transferido da Escola de Comunicações para a Escola de Armas Submarinas no Grupo Nº 2 de Escolas da Armada, para uma sala especificamente preparada para o efeito, onde se espera sirva para treino de oficiais, sargentos e praças nesta tão sensível e importante área de formação para a guerra no mar.



L.H.L. Silva de Carvalho
CMG

Crónica de Timor

Fuzileiros em operações de manutenção de paz, garantem regresso de deslocados do Sul do território

Desde meados de Agosto que se encontra em território timorense a Companhia de Fuzileiros nº 23, integrada no 2º Batalhão de Infantaria Paraquedista, no âmbito do novo Contingente Militar Português em Timor.

Perspectivava-se logo desde o início da missão que as condições de segurança em Díli nos dariam algumas preocupações, atendendo à realização do Congresso do Conselho Nacional da Resistência Timorense, e ao primeiro aniversário do referendo que veio consolidar a conquista da independência deste território martirizado.

Assim, passados escassos dias após a chegada ao teatro de operações, o pelotão de fuzileiros que constituía a *Quick Reaction Force* (Força de Reacção Rápida) foi empregue no reforço da segurança à cidade de Díli que estava vivendo intensamente os acontecimentos.

Entretanto, em princípios de Setembro, aumentavam os rumores da presença de milícias no distrito de Manu-Fai (um dos seis que compõem o sector central – sob o comando português).

As milícias foram uma criação do governo indonésio em Timor Leste, ainda em inícios dos anos oitenta, para serem utilizadas como forças de 2º escalão contra as Falintil, o braço armado da Fretilin, um dos partidos políticos de Timor Leste.

A possibilidade da presença destes grupos para-militares provocou pânico junto das populações de algumas das localidades do Sueste do distrito, com especial incidência o sub-distrito de Alas, levando a que cerca de 700 pessoas abandonassem as suas casas nos diferentes *suku's* por considerarem que não tinham condições de segurança garantidas.

Ficaram tristemente célebres as acções violentas destes grupos contra os timorenses que se queriam libertar do jugo indonésio, especialmente desde que em Janeiro de 1999 Jakarta admitiu considerar uma alternativa que poderia conduzir à independência, se o povo recusasse a possibilidade de Timor Leste ser uma região autónoma da Indonésia.

Estão ainda bem vivas as recordações das atrocidades levadas a cabo pelas milícias na sequência do referendo 30AGO99 - Destruíram 80% das infraestruturas, agrediram, feriram e tiraram a vida a cerca de 1.500 timorenses, ante a passividade das tropas indonésias.

O terror gerado por estas bárbaras acções



Alas e Same em Timor.

provocou o êxodo forçado de cerca 250 000 pessoas para fora da sua terra natal.

Com vista a pôr termo à actividade das milícias foi levada a cabo de 11 de Setembro a 16 de Outubro a operação "Cobra" no distrito de Manu-Fai. Participaram nesta operação dois pelotões de fuzileiros que contribuíram decisivamente para que, na sua área de responsabilidade, as populações se passassem a sentir seguras, tendo como consequência directa o regresso dos deslocados às suas localidades de origem.

Em 28 de Setembro, o 2º pelotão de fuzileiros, sob o comando do Asp FZ Silva, recebeu como missão escoltar 210 deslocados de regresso a suas casas.

Às 07.30, em Same – capital do distrito, os deslocados começaram a concentrar-se para

embarcarem nas viaturas que os haviam de levar até Alas – sede do sub-distrito das suas residências, estando uma hora depois formada a coluna de viaturas, constituída pelos três unimog's do pelotão, cinco viaturas pesadas da Organização Internacional das Migrações (OIM) onde eram transportados os desalojados e ainda três viaturas ligeiras.

Para além dos desalojados seguiram na coluna a: *Humanitary Assistance Officer* da Administração do Distrito de Manu-Fai – Paola Emerson, uma luso-americana já com experiência neste tipo de operações noutras latitudes, designadamente em África na região dos Grandes Lagos; Allison Tufts uma nutricionista americana ao serviço do World Food Program (WFP), com a tarefa de fazer uma ava-



Casas tradicionais ao longo da estrada à chegada a Alas.



Chegada a Alas. Desembarque de deslocados e de provisões (arroz).

liação do estado nutricional dos deslocados, em especial das mulheres e crianças; quatro agentes da polícia civil das Nações Unidas (UN CIVPOL), e ainda jornalistas portugueses da RTP, TSF e Agência Lusa, dispostos a fazer a cobertura desta ação.

Antes de se iniciar a marcha o Asp. Silva, "briefa" os condutores das viaturas e os já referidos participantes, acerca dos procedimentos a adoptar durante a marcha, incluindo os de reacção a eventuais emboscadas.

A viagem até Alas fez-se atravessando paisagens com cambiantes diversos, esta diversidade paisagística é de resto uma das características da ilha de Timor.

Até ao litoral vai-se descendo do planalto de Same, a estrada de asfalto é razoável, e serpenteia-se entre as elevações com vegetação muito verde e relativamente densa, de onde se destacam bambús de grande porte, palmeiras frondosas, aqui e ali coqueiros altaneiros, mas também cafeiros, jaqueiras e mangueiras.

Quando se alcança Betano a estrada inflete para Leste, junto ao mar - que nos fica a Sul, atravessamos agora a fértil planície onde se cultiva arroz.

A escassos quilómetros a área cultivada dá lugar ao capim e a uma vegetação que quase faz lembrar a savana africana na estação seca. Pouco tempo depois, reaparecem as árvores: palmeiras, coqueiros e pela primeira vez a sumaúma.

Começam a surgir casas tradicionais, a vegetação é mais escassa, mas a diversi-

dade de cores faz o seu aparecimento através das buganvílias, árvores frondosas e muito floridas. Estamos a chegar à localidade de Nabularan, onde faremos um alto. Adoptam-se as necessárias medidas de segurança, e os desalojados aproveitam para descontrair, mulheres com crianças de colo saem das viaturas e embalam os seus filhos.

Esta paragem é feita também para carregar sacos de arroz do armazém da WFP, e ainda barrotes e traves de madeira para melhorar as condições de abrigo das

É justamente durante a travessia do leito do rio que acontece um percalço, uma das viaturas pesadas que transporta deslocados fica atolada, motivando a paragem da coluna numa zona crítica. De imediato se tomam posições defensivas e manobra-se um unimog equipado com guincho, que rapidamente resolve o problema. Se esta situação ocorresse algumas semanas mais tarde, não se resolveria tão facilmente, uma vez que as chuvas trariam transtornos acrescidos.

Após duas horas de muitos solavancos, chegamos a Alas, mas ainda teremos que atravessar mais uma linha de água até alcançarmos uma infraestrutura com telhado de chapas de zinco, assente sobre traves de madeira e com paredes de bambu a toda a volta, - é o Centro de Acolhimento de Retornados - utilizado para proteger as pessoas do sol escaldante.

Para chegar aqui percorremos uns escassos 30 quilómetros em mais de 5 horas de viagem. Para os desalojados a jornada chegou ao fim, e antes de se deslocarem para suas casas, que deixaram há mais de dois meses, é ocasião de confraternizarem com os fuzileiros que os escoltaram. Oferecemos pacotes de leite, bolachas e doce das rações de combate e eles presen-



Viatura de transporte de deslocados atolada no leito (seco) do rio Lacklo do Sul.

habitações destes retornados, antes que chegue a estação das chuvas.

Reiniciada a marcha, começamos a subida do leito largo mas ainda quase seco do rio Lacklo do Sul, é a vez de aparecerem as cazuarinas arvores de folha persistente a ornarem as margens.

teiam-nos com cocos agilmente colhidos por jovens. Distribuem-se cigarros aos mais velhos, que agradecem reconhecidos com um: "obrigado senhor". Ao mesmo tempo que algumas praças vão tentando comunicar em tetúm, o que provoca o riso das crianças, talvez pela estranha pronúncia destes malae mutin².

Após quase uma hora deste convívio, é altura de regressar-mos a Same e assim dar por concluída mais uma missão dos fuzileiros nas terras banhadas pelos mares do Sul.

*Jorge Lourenço
CTEN FZ*



Coluna no leito do rio Lacklo do Sul.

¹ Suku - Expressão que em Tétum - Língua Nacional de Timor Lorosa'e - significa: "Divisão regional de um reino ou distrito" in COSTA, Luís, Dicionário de Tétum-Português, Edições Colibri / Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2000. Em Timor os sub-distritos estão divididos administrativamente em suku's.

² Malae Mutin - significa literalmente: "Estrangeiro branco", empregue aqui sem qualquer conotação.

A Marinha e as "Military Operations Other Than War"

Decorreu no CITAN, nos dias 26 e 27 de Outubro, o seminário A Marinha e as "Military Operations Other Than War" (MOOTW) que teve a seguinte agenda de trabalhos:

Abordagem Conceptual às MOOTW; Participação da Marinha em MOOTW; Cooperação Civil-Militar em MOOTW; A Comunicação Social e as MOOTW.

Este seminário teve a participação de diversos organismos militares e civis, bem como de diversos participantes a título individual, que contribuíram de forma determinante para o sucesso do mesmo. Assunto muito em voga e que se verificou criador de inúmeras questões, serviu este seminário, para alertar todos os participantes para a crescente importância das Forças Armadas e em especial da Marinha nas Operações de Apoio à Paz. Factor igualmente de grande importância e alvo de análise pormenorizada, a relação existente entre os órgãos de Comunicação Social e os militares nos diversos níveis da hierarquia militar.

Especial realce merecem nestas páginas os oradores e os moderadores, que de forma graciosa e empenhada, contribuíram para o sucesso desta iniciativa e sobretudo para um melhor e mais profícuo conhecimento mútuo e troca de opiniões, que naturalmente ajudarão a ultrapassar estereótipos, infelizmente ainda existentes, no relacionamento e cooperação que se deseja franca e aberta entre civis e militares.

Pretendeu-se com este seminário dar ênfase especial às lições aprendidas e às recomendações obtidas em operações já realizadas ou em curso.

Apresentam-se algumas conclusões, vulgo lições aprendidas, consideradas mais relevantes:

- **Do painel Abordagem conceptual às MOOTW:**
- Uma premente necessidade da existência, quando tal for necessário, de um Gabinete de Crise político-militar envolvendo todas as entidades intervenientes (EMGFA, MDN, MNE, PM e outras); de doutrina nacional conjunta aplicável às MOOTW e de uma maior atenção à promulgação de Regras de Empenhamento;
- O Comando e Controlo são vitais para as MOOTW, mas é necessário não esquecer o princípio fundamental "deixar o comandante comandar";
- Constatou-se que a mobilidade estratégica



O seminário contou com uma numerosa audiência pouco frequente no CITAN.

ca e as capacidades de apoio em MOOTW melhorarão muito com a disponibilidade do aguardado LPD;

- A transição em curso, a nível NATO, do conceito MOOTW para o conceito de *Crisis Response Operations* (CRO).

Do painel Participação da Marinha em MOOTW:

- Verifica-se uma necessidade urgente em melhorar a interoperabilidade com os outros ramos, em especial com o Exército;
- O elevado prestígio granjeado em todas as missões, resultante das características dos nossos militares, em especial uma elevada capacidade de adaptação, alto profissionalismo, dedicação ao serviço e espírito de missão.

Do painel Cooperação Civil-Militar em MOOTW:

- Necessidade de conhecer, de estabelecer a adequada ligação e de salvaguardar a liberdade de actuação das ONG, sem comprometer a sua segurança, nem a dos militares.

Do painel A comunicação Social e as MOOTW:

- A liberdade de imprensa não deve colidir com os imperativos de segurança, quer dos jornalistas, quer dos militares;
- Necessidade duma política clara de informação e relações públicas adequada ao tempo e local da operação;
- O bom senso deverá continuar a imperar sempre nas relações entre os órgãos de comunicação social e os militares, por forma a que sejam sempre salvaguardados os superiores interesses nacionais, sacrificando se necessário a

espectacularidade da notícia, em benefício da sua autenticidade. Contudo deverá ser sempre garantido o princípio de que, o segredo deverá ser a excepção e não a regra.

Apesar dos problemas existentes e já identificados e que urge ultrapassar podemos, em jeito de síntese, concluir deste seminário:

- A Marinha respondeu sempre de forma rápida e adequada e esteve ou está presente em todas as MOOTW realizadas na última década;
- A idade e exiguidade dos meios navais e algumas limitações do equipamento dos Fuzileiros requerem investimento material por forma a não inviabilizar futuras participações em MOOTW, afectando negativamente o cumprimento das missões e consequentemente a imagem e prestígio da Marinha, das Forças Armadas e consequentemente de Portugal;
- O modelo de constituição de forças conjuntas tem-se revelado adequado e apesar de algumas correcções a introduzir contém virtualidades a explorar;
- A Marinha tem dado um contributo positivo para uma nova cultura conjunta, assente na experiência vivida, que lhe advém, entre outros factores, do modelo de treino e avaliação em vigor, o qual lhe permite operar em tempo de Paz como opera nas MOOTW, em crise ou em guerra.

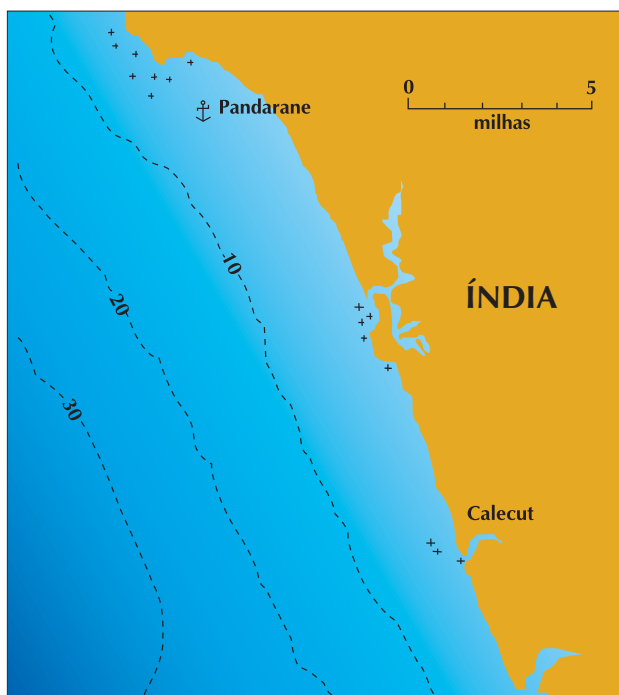
(Colaboração do CITAN)

Textos e apresentações disponíveis na Internet, no site do CITAN através do endereço www.marinha.pt

Vasco da Gama na Índia

(3ª parte)

Para entender algumas questões relacionadas com os percursos e estadia de Vasco da Gama na Índia, durante esta sua primeira viagem, é preciso que atentamos a um conjunto de fenómenos atmosféricos determinantes para a navegação no Oceano Índico que afectam também as condições de permanência dos navios no Malabar. Estamos a falar do que é usual chamar de monções e que constituem fenómenos periódicos em que se gera um vento dominante que sopra de SW de Maio a Julho, e de NE de Janeiro a Março. Não vale a pena complicar muito a explicação destes fenómenos, mas será claro perceber que o vento de SW seria bom para viajar de África para a Índia, enquanto o de NE daria para fazer a viagem contrária. Contudo, infelizmente, este vento de SW, transportando uma elevada quantidade de ar marítimo, leva muito mau tempo à costa do Malabar, provocando o fecho da maioria dos portos e a quase suspensão da actividade marítima. Deve notar-se que os pilotos árabes, quando Vasco da Gama entrou no Oceano Índico, já tinham este regime bem controlado (não diremos estudado, porque o conhecimento das causas do fenómeno só foi possível no século XX) e, sabendo das dificuldades que ocorriam nesse período de ventos de SW, optavam entre duas soluções: ou se faziam ao mar ligeiramente antes desse tempos pesados, conseguindo apanhar algum vento favorável, mas sem o rigor dos meses mais duros; ou esperavam pelo final da temporada e viajavam quando esse mau tempo já não era perigoso. Podemos dizer que aproveitavam um pequeno espaço antes da época mais dura, ou usavam o final da estação. E, em qualquer dos casos, sempre apanhavam vento favorável. Assim determinaram os períodos de demandar os respectivos portos onde queriam chegar e chamaram a esses períodos algo parecido com monção do respectivo porto. A costa do Malabar, pelas condições que já explicámos, tinha uma monção pequena pelo princípio de Maio, antes das grandes chuvas, e uma monção grande, depois de Agosto, passadas essas inverniais. Hoje em dia, depois de se terem estudado estes fenómenos com rigor científico, a



Zona de Calecut e Pandarane com o fundeadouro onde ficaram os navios de Maio a Agosto.

expressão monção acabou por ser utilizada para designar o próprio fenómeno, mas os portugueses mantiveram, durante muitos anos, a designação de monção pequena e monção grande, para indicar a época em que era possível chegar com segurança à Índia. Os períodos proibitivos ou perigosos eram, essencialmente, os meses de Junho e Julho, época em que a maioria dos navios indianos era varada em terra e protegida do tempo.

Desta forma, uma imediata interrogação que se nos coloca tem a ver com o facto da esquadra portuguesa ter estado perto de Calecut, desde Maio até Agosto, ou seja, na pior altura do ano, quando os mares são impraticáveis a qualquer navegação. Existe uma explicação para que isso não tenha resultado num absoluto desastre e essa explicação tem a ver com a condução dos navios para uma baía, ligeiramente a norte da cidade, designada pelos portugueses de Pandarane (Pantalyini-Kolan na designação actual). A baía não oferece protecção absoluta contra a monção de SW, mas acontece ali um fenómeno insólito provocado pela existência de bancos de lodo flutuantes, que desempenham uma função de amortecimento da ondulação e fazem desaparecer completamente a rebentação nas praias. Esta situação não é conhecida noutras regiões do globo, mas hoje está perfeita-

mente estudada pelas instituições científicas de oceanografia.

Na altura em que Vasco da Gama ali esteve, se ficasse fundeado perto da Calecut, teria tido graves problemas de segurança, mas foi o próprio Samorim que lhe mandou indicar o fundeadouro de Pandarane, talvez quando ainda estava acessível às propostas de amizade e comércio portuguesas. Esse fundeadouro já estava referenciado pelos pilotos árabes do Índico e era usado no tempo em que os juncos chineses ali comerciavam e precisavam de invernar.

É claro que esta situação veio a criar um outro problema: de certa forma, os navios estavam imobilizados no único local abrigado da zona e de lá não poderiam sair, enquanto não passasse a monção. Contudo, o que imobilizava os portugueses, também, impedia outras navegações, por isso o perigo de serem afrontados por qual-

quer outro poder naval, durante aquela época, era nulo. Apenas as pequenas embarcações costeiras chegavam ao pé dos portugueses mas essas não constituíam um perigo de maior. No entanto, à medida que o tempo foi passando – e sem que Vasco da Gama tivesse a noção disso – as possibilidades de amizade com aquele rei foram desaparecendo de todo, sendo possível que, a curto prazo os portugueses viessem a correr perigo. Não sei se por acaso, se por qualquer informação ou desconfiança, a 10 de Agosto, o Capitão-Mór mandou comunicar ao Samorim que tencionava retirar-se de volta à sua terra. Esta atitude levou a um crescimento da agressividade das autoridades locais, mas com algumas manobras intimidatórias, Vasco da Gama conseguiu largar, trazendo até alguns reféns locais, que acabaram por ter um papel decisivo no fornecimento de informações. Navegou para o norte, à procura dum local seguro para fazer aguada e querenar os navios, e foi encontrá-lo em Angediva, uma pequena ilha ligeiramente a sul de Goa, onde os portugueses viriam a estabelecer-se e a construir uma das primeiras igrejas da Índia. 🇮🇳

J. Semedo de Matos
CTEN FZ



Na minha carta anterior, ao abordar a questão do orçamento, pretendi alertar toda a Marinha para a eventualidade de não virem a ser urgentemente desbloqueadas as verbas indispensáveis para o funcionamento do Ramo. De facto, a situação de falta de liquidez a que se chegara, depois de esgotada a flexibilidade da gestão financeira, tornava iminente o recurso a medidas extremas, incluindo a imobilização de meios, com prejuízos graves para a actividade operacional actual e a prazo. Caracterizando em síntese a situação, a Marinha estava credora de um montante superior a 5.0Mc, sendo de cerca de 2.8Mc o valor das verbas congeladas na área da Operação&Manutenção (O&M) e 2.2Mc o montante relativo a despesas inopinadas no primeiro semestre, decorrentes das missões no exterior, nomeadamente, em Timor e na Bósnia. A agravar a situação, tardava a autorização governamental com vista à assinatura do contrato para aquisição de combustíveis (o que implicava o gradual aumento da dívida visto que as reservas existentes estavam exauridas) e não tinha sido ainda viabilizada a assinatura do contrato da Direcção de Navios com o Arsenal do Alfeite (o que inibia a conveniente gestão do Arsenal, em cujo orçamento se incluem também as verbas para vencimentos de pessoal).

O inequívoco empenho revelado pelo Governo em regularizar a situação financeira da Marinha permitiu afastar os dramatismos anteriormente criados, conferindo temporariamente alguma tranquilidade no campo da gestão orçamental. Porém, como bem sabemos, a dissipação dos problemas passa necessariamente pela eliminação das suas causas e, nesta área, haverá ainda que disponibilizar, com oportunidade, a totalidade das verbas ainda em falta (cerca de 2.0Mc).

Igualmente, a fixação do orçamento para 2001 deverá possibilitar que a Marinha cumpra as missões de que está incumbida, sem provocar as inconvenientes perturbações que têm vindo a verificar-se anualmente no seu funcionamento, incluindo as imobilizações de diversos navios por falta de capacidade financeira para os reparar.

Há, no entanto, razões para admitir um esforço acrescido do Governo para se alcançar a desejável estabilização orçamental na área da O&M, tendo como certo que as verbas respeitantes a Pessoal estarão assegu-

radas e receberão o reforço suficiente para promover os ajustamentos do sistema retributivo que estão perspectivados.

Não podendo ser exaustivo, nesta ocasião, quanto à abordagem dos diversos assuntos que actualmente interessam à Marinha e aos seus servidores, pretendo, no entanto, referir ainda a questão do recrutamento de pessoal, que considero de primordial importância por poder condicionar o futuro da Marinha.

A relativamente recente aprovação da Lei do Serviço Militar que estabelece a extinção gradual do serviço obrigatório nas fileiras, conjugada com o baixo índice demográfico que se tem verificado no nosso País durante os últimos anos, reflectir-se-à numa redução progressiva do universo de voluntários para serviço na Marinha, tornando necessário um crescente esforço na disputa dos escassos recursos humanos disponíveis. Atendendo a tais circunstâncias promovi, em OUT99, a elaboração do estudo de novas soluções conducentes ao necessário recrutamento de pessoal em regime de voluntariado e de contrato. Desse estudo e das decisões tomadas pelo Governo, resultaram medidas concretas que poderão agrupar-se em três grandes áreas de intervenção distintas:

- A dos incentivos, incluindo todas as condições atractivas de prestação de serviço, nomeadamente as remuneratórias, as de reinserção na sociedade após o cumprimento do contrato, a certificação das habilitações adquiridas, a natureza das actividades e das funções profissionais a desempenhar nas fileiras, e as possibilidades de ingresso nos quadros permanentes, entre outras;

- A área da reestruturação organizacional, promovendo os necessários ajustamentos ao funcionamento da Marinha no sentido de aperfeiçoar e simplificar os processos de recrutamento e selecção, reduzir os períodos das incorporações, juntar os centros de atendimento do âmbito da Direcção do Serviço do Pessoal (RRS e CRA) e criar condições modernas e mais aliciantes para os jovens que estabeleçam o primeiro contacto com a Marinha. Está em curso a redefinição das responsabilidades da Superintendência dos Serviços do Pessoal sobre esta problemática, bem como de todos os restantes organismos que, no seu conjunto, integram o sistema de gestão de recursos humanos da Marinha;

- Finalmente a área da divulgação pública da informação e da publicidade, com o principal objectivo de projectar publicamente a imagem da Marinha, bem como de difundir a informação que interessa aos candidatos ao serviço voluntário, quer através de acções de divulgação nas escolas, de visitas a unidades e embarques, quer mediante "spots" publicitários, a "internet" e a realização de exposições estáticas ou itinerantes.

Tendo regressado da Bósnia a Companhia de Fuzileiros nº 21, renovo o meu elogio pela acção desenvolvida durante cerca de seis meses naquela missão humanitária e de paz, integrando um agrupamento conjunto com um Batalhão do Exército. Entretanto, regressou de Timor a Companhia de Fuzileiros nº 22 que foi substituída na área pela Companhia de Fuzileiros nº 23, integrada num outro agrupamento conjunto com um Batalhão do Exército.

É a eficiente realização de missões desta natureza que comprovam não só a vocação e a capacidade das unidades da Marinha para bem desempenharem operações conjuntas, como também para dignificarem no exterior, o bom nome de Portugal.

Perspectiva-se, para breve, uma nova fase da evolução da Marinha em que, a par da intensa actividade operacional planeada e das restantes acções prioritárias de preparação das fragatas e respectivas guarções, que permitirão assegurar o comando da STANAVFORLANT neste ano, se tentará pôr em prática um conjunto de medidas inovadoras no campo da gestão. Será uma fase igualmente marcada por decisões governamentais determinantes para o futuro e por alterações significativas na matriz interna, com realce para a estrutura superior, tornando fundamental e indispensável a contribuição individual de todos os militares, militarizados e civis, com vista a atenuar eventuais perturbações e a garantir a estabilidade do funcionamento da Marinha.

Ao terminar, pretendo manifestar o meu apreço pelos progressos verificados no desenvolvimento da "intranet" da Marinha, que constitui um projecto do maior interesse para o Ramo.





VI Simpósio de História Marítima Pedro Álvares Cabral

Teve lugar no auditório da Academia de Marinha, nos dias 25, 26 e 27 do passado mês de Outubro, o VI Simpósio de História Marítima. Organizado pela Academia e, desta vez, dedicado ao tema "Pedro Álvares Cabral", devido ao facto de este ano se comemorarem os 500 anos da chegada daquele navegador à costa brasileira, teve a sua comissão organizadora presidida pelo CALM Rogério d' Oliveira, Presidente da Academia.

O Simpósio, com cerca de 70 participantes nacionais e estrangeiros, foi dividido em quatro grandes temas, de forma a poder abranger uma maior quantidade de assuntos de interesse, (ver caixa) tais como: navegações pré-cabralinas e antecedentes da viagem; descobrimento do Brasil: a viagem, os homens e os navios e por fim, as consequências para o futuro de Portugal e Brasil.

As comunicações apresentadas foram apreciadas, em devido tempo, por uma comissão científica constituída por membros da Academia e presidida pelo Prof. Doutor Luís Adão da Fonseca.

Na sessão de abertura do Simpósio, presidida pelo Ministro da Defesa Nacional e com a presença do Almirante CEMA, do Embaixador do Brasil e do representante da Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Comandante Soeiro de Brito, usou da palavra o Presidente da Academia, tendo seguidamente proferido a conferência inaugural o académico Prof. Doutor Luís Adão da Fonseca acerca de **"Uma reflexão sobre a Viagem de Cabral 1500 – 1501"**.

Orientados pela respectiva mesa, presidida e secretariada por membros da Academia, as diversas sessões desenrolaram-se, sucessivamente, com a leitura das respectivas comunicações às quais se seguiram períodos de debate, tendo estes últimos, por vezes, atingido grande vivacidade e envolvendo apreciável número de interlocutores.



A mesa que presidiu ao Simpósio, estando no uso da palavra o Secretário Geral da Academia – CMG Cyrne de Castro.

No dia 26 de Outubro, teve lugar o tradicional jantar de convívio na Messe de Cascais, e na tarde do dia seguinte, a comissão organizadora apresentou o relatório dos trabalhos e respectivas conclusões, tendo estas sido sujeitas à apreciação do plenário.

Seguiu-se a conferência de encerramento sobre o tema **"A memória dos Portugueses no Brasil: o Projecto Reencontro"**, proferida pelo académico Prof. Doutor Teodoro de Matos.

Após isto, o Presidente da Academia usou da palavra para agradecer a presença de tantos interessados e manifestar o seu regozijo à organização e a todos os intervenientes pelo bom andamento imprimido a toda a actividade do Simpósio, facto este que, honrando a Academia, honrava, ipso facto, também a Marinha, esclarecendo os presentes de que no planeamento das actividades da Academia para o ano 2001, constava a realização de um outro Simpósio de História Marítima cujo tema, no entanto, de momento não estava ainda perfeitamente definido.

VI SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA PEDRO ÁLVARES CABRAL

TEMA I – NAVEGAÇÕES PRÉ-CABRALINAS E ANTECEDENTES DA VIAGEM

Presidente: Prof. Doutor Luís Adão da Fonseca
Secretário: Comte. José Rodrigues Pereira

"Esoterismo e Ciência nos Descobrimentos Portugueses"
- Dr. Silva Loução

"Descobrimento do Brasil: desvirtuamento das fontes iconográficas" - Dr. Lourenço Fernandes

"Brasil: descobrimento ou achamento?"
Eng^o José Caro Proença

TEMA II – DESCOBRIMENTO DO BRASIL

Presidente: Prof. Doutor István Szászdi
Secretário: Comte. José Cyrne de Castro

"Algumas reflexões sobre o Descobrimento do Brasil"
Comte. Henrique Alexandre da Fonseca

"O Planisfério de Jorge Reinel de 1519 e o Descobrimento do Brasil" - Dr. José Manuel Garcia

"A Carta, o Diário de Navegação e o Tratado da Terra do Brasil. Pêro Vaz de Caminha, Pêro Lopes de Sousa e Pêro Magalhães Gândavo. 1500-1530-1570" - Dr. João Abel da Fonseca

"Algumas consideraciones sobre el viaje de Cabral y la Corte Española" - Prof. Doutor Adam Szászdi Nagy / Prof. Doutor István Szászdi Leon-Borja

"A Família de Álvares Cabral em Santarém"
Prof. Dra. Manuela Mendonça

TEMA III – A VIAGEM, OS HOMENS E OS NAVIOS

Presidente: Coronel Nuno Valdez dos Santos
Secretário: Comte. António Silva Ribeiro

"Divertimentos a bordo na Armada de Cabral"
Dr. Carlos Francisco de Moura

"Religiosidade na Carta de Caminha"
1TEN Costa Canas

"O exercício da autoridade e da obediência: o caso da Armada de Cabral" - Profa. Dra. Margarida G. Ventura

"Os navios de Cabral" - Dr. Amaral Xavier

"A via, os Homens e os Navios da Armada de Pedro Álvares Cabral" - Coronel Valdez dos Santos

"Os navios e as primeiras armadas"
Prof. Doutor Adolfo Silveira Martins
Dr. Mário Rodrigues Ferreira

"Os comandos da Armada de Cabral – uma análise sócio-política" - Prof. Doutor Oliveira e Costa

"Pedro Álvares Cabral: para além do Atlântico"
Dr. João António Salvado

"A derrota de Pedro Álvares Cabral no Atlântico"
Comte. José Malhão Pereira

"Roteiros portugueses de navegação relativos ao Brasil – séc. XVI" - Dra. Maria Armanda Ramos Taveira

"A família Álvares Cabral antes e depois da crise sucessória de 1578-81" - Dr. Margaça Veiga

TEMA IV – CONSEQUÊNCIAS PARA O FUTURO DOS DOIS PAÍSES: PORTUGAL E BRASIL

Presidente: Prof. Doutor Justino Mendes de Almeida
Secretário: 1TEN Costa Canas

"Como se organizou económica e civilmente a Sociedade brasileira"
Dra. Maria Rosalina P. Delgado

"Aspectos psicológicos da Descoberta do Brasil"
Prof. Fernando Castelo Branco

"Povoamento e colonização do Brasil nos Sec. XVI e XVII" - Dr. Marques de Sousa

"A língua portuguesa no Brasil, depois de Cabral"
Prof. Doutor Justino Mendes de Almeida

"As frotas do Brasil (1715-1835)"
Dr. Paulo J.A. Guinote; Dr. António M.B. Lopes;
Dr. Eduardo J.M. Frutuoso

Conferência de encerramento pelo Prof. Doutor Teodoro de Matos

"A MEMÓRIA DOS PORTUGUESES NO BRASIL: O PROJECTO REENCONTRO"

Jornadas do Mar 2000

Dos Mares de Cabral ao Oceano da Língua Portuguesa

O colóquio interdisciplinar com o mar como tema de base. Uma realização destinada a estudantes do ensino superior, onde foi possível cruzar informações e saberes.

As Jornadas do Mar nascem – porque não dizê-lo – de um conjunto de circunstâncias, vontades e recordações de um passado não muito longínquo. Nascem com a ideia de reunir num mesmo fórum, estudantes do ensino superior, que apresentem trabalhos da sua área de estudo e que convivam intensamente durante uns quantos dias, trocando experiências, ouvindo os problemas doutras áreas científicas e sentindo o mundo fora do seu curso específico, da sua faculdade, do seu espaço de trabalho. Que terá um estudante de Matemática a dizer a um aluno de História? Que poderá um cadete da Escola Naval dizer a quem estuda linguística?... Todos eles poderão dizer muita coisa, que ultrapassa a natural convivência da juventude, entrando pelo campo da compreensão dos saberes uns dos outros e gerando aquilo que se fala em todas as Universidades, mas que é tão difícil de obter na vida corrente da investigação científica: poderão aprender e entender o que é a interdisciplinaridade. Mas, como disse, esta ideia teve um princípio que se perde no princípio dos anos sessenta, quando teve lugar um colóquio semelhante, por ocasião das comemorações do quinto centenário da morte do Infante D. Henrique. O Dr. Ortigão Neves – então cadete da Escola Naval – e o Professor Dias Farinha – que então prestava serviço na Academia Militar, como oficial miliciano – relembraram o acontecimento e a ideia ressurgiu por proposta do primeiro, à Escola Naval, em 1997. No ano seguinte comemorava-se o centenário da chegada de Vasco da Gama à Índia e o colóquio realizado em 1998 decorreu sob o signo de "Vasco da Gama, os Oceanos e o Futuro". Foi um sucesso. Apareceram estudantes de toda a parte do país que apresentaram as suas comunicações e viveram cinco dias de intenso trabalho, a que não faltaram quatro mesas



Prof. Doutor Luís Adão da Fonseca.

redondas temáticas, realizações culturais de toda ordem e – naturalmente – as diversões que os estudantes nunca dispensam e que servem para cimentar as relações de amizade. O acontecimento tinha sido abraçado com grande entusiasmo por parte da Marinha, de diversos ministérios e do próprio Presidente da República que não quis deixar de vir presidir à sua sessão de encerramento. O balanço era positivo em

todos os parâmetros e a Escola Naval não quis deixar cair a iniciativa, pensando na realização periódica de um acontecimento deste tipo, que tivesse como tema de fundo o mar – nas suas múltiplas perspectivas e abordagens – e evocando qualquer efeméride que se julgasse apropriada ao momento do próprio Colóquio. No ano 2000 comemorávamos o quinto centenário da chegada de Cabral ao Brasil e as Jornadas do Mar 2000 teriam como subtítulo evocativo ***Dos mares de Cabral, ao Oceano da Língua Portuguesa.***

Como é habitual neste tipo de realizações, o colóquio contou com uma Comissão de Honra e uma Comissão Científica, constituída por professores do ensino superior, convidados pela Escola Naval e vindos de diversos estabelecimentos de ensino, de todo o país. A esta Comissão coube a apreciação e aceitação dos trabalhos que se propuseram inicialmente, bem como o seu ordenamento e classificação, para efeitos de atribuição dos prémios que estavam previstos no regulamento. A organização prática esteve a cargo de uma Comissão Executiva, presidida pelo Contra-Almirante Leiria Pinto e de um Secretariado, dirigido pelo Capitão-de-Fragata FZ José António Ruivo. Estiveram presentes estudantes vindos de 28 Faculdades e outros Estabelecimentos de Ensino Superior, que apresentaram 49 comu-



O Presidente da República preside à cerimónia de encerramento do Colóquio e Abertura Solene do ano lectivo 2000/2001.



Prof. Doutor Malaca Casteleiro

nicações, às quais foram atribuídos prémios e menções honrosas. O primeiro prémio, patrocinado pela Fundação Luso-Americana de Cultura, tinha o valor de 1500 000\$00 e foi atribuído ex aequo aos trabalhos: Memórias da Viagem de Pedro Álvares Cabral na Historiografia Portuguesa - apresentado por Lúcia Baptista e Maria Cristina Fernandes, da Faculdade de Letras da Universidade do Porto – e A Carta de Mestre João a D. Manuel I – apresentado por Carlos Valentim, da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

Os trabalhos começaram na segunda-feira, dia 20 de Novembro, pelas 09h00, com a distribuição dos respectivos processos e programas e com a apresentação das primeiras comunicações. Nesse dia à tarde teve lugar a cerimónia solene de abertura do Colóquio, presidida pelo Secretário de Estado da Defesa, em representação do Sr. Primeiro Ministro. No auditório grande da Escola, usou da



palavra o Contra-Almirante Rebelo Duarte, dando as boas vindas a todos os participantes e falando do Colóquio como um espaço onde se cruzam os saberes de diversas áreas de estudo, num intercâmbio que simbolicamente pode ser comparado com a conjugação de conhecimentos conjugados num momento específico da nossa História, levando a que fossem possíveis as navegações de quinhentos. Não é vulgar reunir cientistas de várias disciplinas para que se debrucem sobre um mesmo tema, trocando experiências e aprendendo outras formas de olhar o mundo. Será magnífico que os jovens agora ali presentes não percam esta ocasião única de mostrarem o que sabem do mar a colegas seus que para eles olham com visões tão diferenciadas. O economista fala com o historiador; o técnico de recursos humanos com o especialista em transportes ou na preservação de animais marinhos; e o matemático?... de que falaria o matemático?... explicou como se faziam os cálculos de navegação no princípio do século XIX, pelos velhos capitães do Bacalhau. Vejam só a diferenciação dos temas e a riqueza de conhecimentos que, normalmente vivem de costas voltadas uns para os outros e

que poderiam, neste encontro ou em encontros deste tipo, encontrar soluções que estão ali mesmo à vista, para quem anda a estudar outro assunto. Aliás, na complexidade em que os problemas comuns se tornaram, cada vez é mais difícil encontrar soluções sem descer a um interdisciplinaridade que está fora do hábitos universitários, mas que pode ser recuperada com estes jovens que, desde já, tiveram uma experiência riquíssima nesse campo. Na mesma cerimónia, o Doutor Luís Adão da Fonseca, Professor Catedrático da Faculdade de Letras da Universidade do Porto proferiu a oração de sapiência com o título “Dois anos na vida de Pedro Álvares Cabral”.

Nos dias seguintes, e até sexta-feira, dia 24 de Novembro, decorreram as sessões normais do colóquio, intercaladas com quatro mesas redondas temáticas. A tarde de quarta-feira, e as noites dos restantes dias foram ocupadas com realizações culturais e recreativas, que incluíram uma visita recreativa a Lisboa e a participação no baile de recepção aos novos cadetes.

À semelhança do ano anterior, o Presidente da República achou a iniciativa de grande mérito e resolveu honra-la com a sua presença na Comissão de Honra e presidindo à cerimónia de abertura do ano escolar da Escola Naval. O Dr. Jorge Sampaio foi recebido no átrio de entrada pelo Batalhão de alunos, deslocando-se depois, na companhia de outras altas entidades para o auditório da Escola, onde decorreria a parte mais significativa da cerimónia. No que dizia respeito ao encerramento do Colóquio, usaram da palavra o Contra-Almirante Rebelo Duarte, Comandante da Escola Naval, o Contra-Almirante Leiria Pinto, Presidente da Comissão Executiva e o Doutor Malaca Casteleiro, Professor Catedrático do Departamento de Língua e Cultura Portuguesa da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa que, gentilmente aceitou o convite para proceder à tradicional oração de sapiência, subordinada ao tema “A Língua Portuguesa no Mundo”.



J. Semedo de Matos
CTEN FZ

Abertura Solene do Ano Lectivo na Escola Naval

A cerimónia de encerramento do Colóquio coincidiu com a tradicional Abertura Solene do Ano Lectivo 2000-2001 e foi nesse âmbito que ocorreram algumas outras realizações de natureza protocolar, igualmente presididas pelo Presidente da República, Dr. Jorge Sampaio.

O Sr. Presidente foi recebido pelo Almirante CEMA e pelo Comandante da Escola Naval e recebeu as honras militares devidas, prestadas pelo Batalhão de Alunos, comandado pelo Capitão-de-Fragata Luís Picciochi. De seguida presidiu no Auditório à cerimónia já descrita, onde o Almirante Rebelo Duarte fez um balanço das actividades e do aproveitamento obtido no ano lectivo anterior e onde foram entregues os diplomas de licenciatura aos novos Guardas-Marinhas.



Guarda-Marinha Pereira da Silva recebe o diploma de licenciatura.

CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA CONDECORADO PELO GOVERNO FRANCÊS

● Realizou-se no passado dia 26 de Setembro na Embaixada de França, a cerimónia de condecoração do Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias, com a Ordem de "Commandeur de la Légion d'Honneur".

A condecoração foi imposta pelo Embaixador Pierre Brochand, em representação do Ministro da Defesa francês, que pretendeu assim homenagear a gloriosa Marinha portuguesa.

No uso da palavra, o embaixador Pierre Brochand destacou três momentos da carreira militar do Almirante Vieira Matias: o cargo que actualmente desempenha como Chefe do Estado-Maior da Armada, a Chefia do Quartel-General da NATO para a área Ibero-Americana e o comando de um destacamento de fuzileiros especiais na Guiné-Bissau (de 1968 a 1970).

O embaixador manifestou *"admiração por tudo o que simboliza a sua função, ou seja, a herança, única no mundo, do casamento secular que uniu o seu país aos oceanos e que fez de Portugal, numa época crucial da História, a vanguarda da humanidade a descoberta de si própria"*. (...)



VICE-ALMIRANTE JOSÉ CARVALHEIRA



● Realizou-se no passado dia 22 de Setembro no Gabinete do Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, General Espírito Santo, a cerimónia de condecoração do VALM José Alberto Lopes Carvalho, com a Medalha de Ouro de Serviços Distintos.

A condecoração foi imposta pelo General CEMGFA, estando presentes altas patentes dos três Ramos das Forças Armadas.

O VALM Lopes Carvalho que passou à situação de reforma por ter atingido o limite de idade, vê assim coroada uma brilhante folha de serviços prestados à Armada e ao País.

ARQUITECTO CARLOS RAMOS



● Teve lugar no passado dia 5 de Julho a cerimónia de condecoração do Arquitecto Carlos Manuel Ventura de Oliveira Ramos, com a Medalha Naval de Vasco da Gama.

A cerimónia que decorreu no Gabinete do Chefe de Estado-Maior da Armada e que, por este foi presidida, contou com a presença de ilustres convidados, nomeadamente o Presidente da Comissão de Domínio Público Marítimo (CDPM) – VALM Fausto Morais de Brito e Abreu e de demais Vogais daquela Comissão, bem como Oficiais Generais. No decorrer da mesma, o CEMA fez questão de salientar as inúmeras qualidades do homenageado, no que diz respeito ao elevado valor dos seus pareceres e à importância do papel por si desempenhado na Comissão, há já 25 anos, com particular destaque para a qualidade das suas intervenções, nos trabalhos da CDPM.

PROFESSOR DOUTOR ADRIANO MOREIRA

● Em 31 de Outubro passado, aquando da cerimónia de posse do novo Director do Instituto Superior Naval de Guerra (I.S.N.G.), o Almirante CEMA condecorou o Professor Doutor Adriano Alves Moreira com a Medalha Militar de Ouro de Serviços Distintos.

A cerimónia contou com a presença das mais altas hierarquias da Armada, muitos oficiais e convidados.

O Almirante Vieira Matias dirigiu significativas palavras de agradecimento ao Professor Doutor Adriano Moreira, salientando que a sua colaboração ao I.S.N.G. permanece há mais de 42 anos, primeiro como conferencista no período de 1958 a 1968 e a partir daí como docente daquele organismo. Referiu que o Professor Adriano Moreira foi quem aí iniciou o ensino, em Portugal, da disciplina de Política Internacional, cur-



ricularmente autonomizada, tendo esta iniciativa alcançado uma significativa elevação do nível de formação desse ensino. Assim, a Ciência Política e Relação Internacional passaram a constituir um campo alargado de transmissão de saber deste Professor que veio a ser reconhecida como indispensável na formação complementar dos oficiais da Marinha.

O Almirante CEMA que produziu expressivo louvor ao Professor Adriano Moreira, afirmou a dado passo "que a Marinha considerou ser seu dever atribuir ao seu querido Professor uma condecoração que, pelo seu carácter honorífico, pudesse simbolizar todo o valor da

alta missão de serviço público que desempenhou", a qual ficou bem espelhada na formação de sucessivas gerações de Oficiais da Armada.

COMANDANTE DA ESCOLA NAVAL



● No passado dia 24 de Outubro, o VALM Américo Silva Santos foi rendido no cargo de Comandante da Escola Naval, pelo CALM António Carlos Rebelo Duarte.

A cerimónia foi presidida pelo Almirante CEMA e decorreu nas instalações da própria Escola, perante a formatura de todo o batalhão escolar, corpo docente, oficiais, sargentos, praças e todo o pessoal civil que presta serviço na unidade.

Quem primeiro usou da palavra foi, naturalmente o comandante cessante, que procurou caracterizar, em linhas gerais, os aspectos mais significativos que regeram a sua acção. Definiu esse caminho em três palavras chave: "abertura", "inovação" e "adaptação". A abertura à Marinha e à sociedade civil, que determina a nossa missão e precisa de entender o que somos; mas abertura, também, às Universidades - ou à

ciências envolvidas não param e a Marinha tem de acompanhar o movimento incessante do mundo moderno.

A estas palavras acrescentou o CALM Rebelo Duarte que a missão da escola era a

transmissão do saber e esse saber tem, para o Oficial de Marinha, uma componente técnico-científica e uma vertente humanista que devem equilibrar-se para uma melhor adequação aos desafios do complexo século XXI que se aproxima.

Aliás, as palavras do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada corroboram precisamente esta preocupação de equilíbrio entre os diferentes campos do saber e da preparação do novo Oficial da Marinha: a capacidade técnico-profissional só poderá ser exercida se forem desenvolvidas as aptidões marinheiras e, sobretudo, se os novos oficiais receberem e interiorizarem um "universo de códigos, de valores e de princípios" que constituam um modelo de conduto que conferirão a dimensão humana indispensável ao exercício das suas funções.

O CALM António Carlos Rebelo Duarte nasceu em 1946 e concluiu o curso da Escola Naval em 1967. Especializou-se em Comunicações, é licenciado em Economia pelo Instituto Superior de Economia da Universidade Técnica de Lisboa e possui, entre outros, os cursos "NATO Naval Officers EW Introductory Course", o "Curso Geral Naval de Guerra", o "Ace Staff Officers Orientation Course", "Perspectivas do Islão", o "International Defense Management Course" e o "Curso superior Naval de Guerra". Exerceu cargos diversos em Unidades em terra e Unidades Navais, tendo comandado o NRP "Argos" (em comissão na Guiné), o NRP "Honório Barreto" e o NRP "Jacinto Cândido". Como CMG exerceu funções de Chefe das Divisões de Comunicações (93/94) e de Pessoal e Organização (94/97) do EMA; bem como as funções docentes no ISNG, onde foi coordenador da Área de Ensino de Estratégia e professor da mesma cadeira. Foi promovido ao actual posto em 10 de Agosto de 2000.



O CALM António Carlos Rebelo Duarte nasceu em 1946 e concluiu o curso da Escola Naval em 1967. Especializou-se em Comunicações, é licenciado em Economia pelo Instituto Superior de Economia da Universidade Técnica de Lisboa e possui, entre outros, os cursos "NATO Naval Officers EW Introductory Course", o "Curso Geral Naval de Guerra", o "Ace Staff Officers Orientation Course", "Perspectivas do Islão", o "International Defense Management Course" e o "Curso superior Naval de Guerra". Exerceu cargos diversos em Unidades em terra e Unidades Navais, tendo comandado o NRP "Argos" (em comissão na Guiné), o NRP "Honório Barreto" e o NRP "Jacinto Cândido". Como CMG exerceu funções de Chefe das Divisões de Comunicações (93/94) e de Pessoal e Organização (94/97) do EMA; bem como as funções docentes no ISNG, onde foi coordenador da Área de Ensino de Estratégia e professor da mesma cadeira. Foi promovido ao actual posto em 10 de Agosto de 2000.

DIRECTOR DA BIBLIOTECA CENTRAL E PRESIDENTE DA COMISSÃO CULTURAL

● Realizou-se no passado dia 3 de Novembro no Gabinete do CEMA, a cerimónia da tomada de posse do CALM José Luís Ferreira Leiria Pinto como Director da Biblioteca Central e Presidente da Comissão Cultural.

No seu discurso o CALM Leiria Pinto referiu: "Ao assumir a responsabilidade de um novo cargo parto sempre do princípio que os que me precederam empenharam todo o seu engenho e arte para cumprir efica-



zmente a sua missão, daí que não irei, para já, promover quaisquer alterações ao funcionamento dos departamentos que agora me são confiados e também não me sinto, neste momento, ainda apto a apresentar qualquer projecto para futuras realizações. Afirmo simplesmente que procurarei, por todos os meios ao meu alcance, preservar, engrandecer e divulgar a cultura da nossa Marinha.

O CALM Leiria Pinto ingressou na Escola Naval em Outubro de 1958.

Especializou-se em Armas Submarinas e Fuzileiro Especial e tem, entre outros, os Cursos Geral e Superior Naval de Guerra, do Estado-Maior Inter-Forças e de Auditor do Curso de Defesa Nacional.

Esteve embarcado em diversas unidades navais, tendo comandado o NRP "Azevia" e o NRP "Schultz Xavier" e grupos operacionais em viagens de Instrução de cadetes da Escola Naval.

Na Guiné de 1966 a 1967 comandou o DFE no 6, tendo sido agraciado por feitos em combate com a Medalha Militar da Cruz de Guerra de 2ª Classe e finalmente em Timor de 1973 a 1975, onde foi Comandante da Defesa Marítima, Chefe dos Serviços de Marinha e Director da Estação Radio Naval de Díli.

Foi também Comandante da Escola de Alunos Marinheiros, Comandante do Grupo nº 1 de Escolas da Armada e Director das Infraestruturas. Exerceu as funções de Chefe de Gabinete do Almirante CEMA, tendo sido promovido ao

posto de Contra-Almirante em 14 de Agosto de 1991.

Foi Comandante da Escola Naval, Subdirector-Geral de Marinha, Vogal do Conselho de Direcção do Instituto de Acção Social das Forças Armadas, Vice-Presidente da Comissão do Direito Marítimo Internacional e membro do Conselho Superior da Disciplina da Armada.

O CALM Leiria Pinto recebeu inúmeros louvores e foi agraciado com várias condecorações de que se destacam, além da Cruz de Guerra atrás referida, o Distintivo Especial da Ordem Militar da Torre e Espada.

Na área do associativismo foi Presidente da Direcção do Clube Náutico dos Oficiais e Cadetes da Armada e mais tarde Presidente da respectiva Assembleia Geral. Desempenhou igualmente o cargo de Presidente da Assembleia Geral do Clube Militar Naval.

Presentemente exerce, desde Fevereiro de 2000, as funções de Presidente da Direcção do Grupo de Amigos do Museu de Marinha.

DIRECTOR GERAL DE MARINHA



● No passado dia 30 de Outubro tomou posse o novo Director Geral de Marinha, VALM António João Neves de Bettencourt, em cerimónia presidida pelo CEMA, Almirante Vieira Matias.

No seu discurso, o Almirante Vieira Matias referiu:

“Seria desejável que ao dar posse ao Almirante Bettencourt no cargo de Director-Geral de Marinha, o quadro legal da área funcional que vai assumir já estivesse convenientemente clarificado. E a clarificação tem a ver com o terminar de indefinições qualquer que seja o sentido da decisão. É evidente que a Marinha, na sequência da sua longa experiência na área do exercício da autoridade do Estado no mar, da sua vocação para os assuntos marítimos, tendo em linha de conta as capacidades operativas e logísticas de que dispõe, propugna por um modelo que, em consciência e com sentido de estado,

considero ser o mais adequado para o País que somos. De resto, como se o passado não bastasse e a gestão dos recursos pudesse ser perdulária, bastaria observar o que se tem passado, recentemente, em países sem tradição de envolvimento das marinhas no serviço público, para se concluir que não se deverá inverter o sentido do processo, a menos que se teime em soluções de oposição de fase como, por vezes, resulta do nosso atraso em relação a países mais evoluídos.

A Marinha e o SAM sempre assumiram, ao longo dos tempos e, particularmente na segunda metade do século XX, uma complementaridade em missões e recursos que é forçoso sublinhar.”

O VALM Bettencourt salientou nas suas palavras o seguinte: *“O Sistema de Autoridade Marítima vive com a Marinha. A presença dos senhores Almirantes, dos senhores oficiais e do restante pessoal da Marinha significam para mim a interiorização da realidade desse entrosamento e um penhor de solidariedade para o futuro.*

Cabe-me, a partir de agora, conduzir o navio e a sua guarnição num mar alteroso, segundo um plano de navegação com constrangimentos diversos, impondo, eventualmente, a ponderação de rotas alternativas, por forma a alcançar em segurança o porto de destino, ou seja, salvaguardando o essencial da eficácia e da eficiência do Sistema da Autoridade Marítima.”

A terminar dirigiu palavras de exortação a todos quantos servem o S.A.M. com profissionalismo e dedicação.

O VALM António João Neves de Bettencourt concluiu o curso de Marinha da Escola Naval em 1965.

Frequentou os cursos de Controlo Naval de Navegação Mercante, Gestão na “Naval Postgraduate School”, Tática Naval na HMS “DRYAD” e o Curso Superior Naval de Guerra (1995). Entretanto concluiu a Licenciatura em Finanças no Instituto Superior de Economia de Lisboa.

Como oficial subalterno prestou serviço em navios operacionais, com comissões nos Açores (1965), Moçambique (1966/69) e Cabo Verde (1972/73), tendo sido instrutor na Escola de Artilharia Naval no período de 1969/72.

Como oficial superior ocupou o cargo de Subdirector-Geral da então Direcção-Geral de Fiscalização Económica (1976/79), prestou serviço no Estado-Maior da Armada (1979/82), foi Capitão do Porto de Peniche (1982/86) e Comandante do Corpo de Alunos da Escola Naval (1986/89).

Entre 1989 e 1991 foi Comandante da fragata “Comandante Sacadura Cabral”, integrando a STANAVFORLANT em 1990, por um período de 4 meses e a NAVOCFORMED, em 1990/91, durante 5 meses.

Promovido a Contra-Almirante em 1996, exerceu o cargo de Director do Serviço de Pessoal (1997/99), o de Subchefe do Estado-Maior da Armada (1999/2000), tendo assumido o seu actual cargo de Director-Geral de Marinha em Outubro de 2000.

Foi promovido a VALM em 12 de Dezembro de 2000.

No decorrer da sua carreira recebeu diversos louvores tendo ainda sido agraciado com diversas condecorações.

COMANDANTE DA ZONA MARÍTIMA E CHEFE DO DEPARTAMENTO MARÍTIMO DOS AÇORES



● Decorreu no passado dia 3 de Novembro no porto de Ponta Delgada, a bordo do N.R.P. “Honório Barreto”, a cerimónia de entrega dos cargos de Comandante da Zona Marítima dos Açores e Chefe do Departamento Marítimo dos Açores.

O CALM Álvaro Rodrigues Gaspar ao assumir aquelas funções rendeu o VALM Carlos Monteiro da Silva que após cerca de um ano de exercício daqueles cargos, irá brevemente ser empossado como Comandante Operacional dos Açores.

A cerimónia de entrega foi presidida pelo Comandante Naval VALM Mota e Silva, estando presentes vários convidados militares e civis, nomeadamente o VALM Botelho Leal, Comandante Operacional dos Açores.

COMANDANTE DA ZONA MARÍTIMA DO SUL



● No passado dia 28 de Setembro, o CMG José Manuel Marques Ribeiro Reis entregou ao CMG Mário Ceríaco Soares Sousa o cargo de Comandante da Zona Marítima do Sul, em acumulação com os cargos de Chefe do Departamento Marítimo do Sul e Capitão do Porto de Faro. Por inerência das suas funções, o Comandante Soares Sousa é também, desde esse dia, o Comandante Regional da Polícia Marítima do Sul e o Comandante Local da Polícia Marítima de Faro.

A cerimónia ocorreu na Capitania do Porto, sendo presidida pelo VALM Mota e Silva.

Estiveram presentes os Comandantes das Unidades Navais atribuídas ao dispositivo da ZMS, bem como os militares, militarizados e civis que prestam serviço nas Unidades de Marinha e nos órgãos regionais e locais do Sistema de Autoridade Marítima do Algarve.

SUBCHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

● Decorreu no passado dia 26 de Outubro a cerimónia da tomada de posse do cargo de Subchefe do Estado-Maior da Armada pelo CALM Carlos Alberto Viegas Filipe, que foi presidida pelo Vice-CEMA, VALM Reis Rodrigues.

No seu discurso, o CALM Viegas Filipe salientou:

(...) "Qualquer que seja a perspectiva e o nível em que nos coloquemos, somos levados a reconhecer que no essencial, o trabalho realizado no Estado-Maior da Armada deve ser orientado por um elevado sentido de coerência e unidade em torno dos objectivos estratégicos definidos pelo Almirante CEMA e que necessariamente balizam o desenvolvimento da actividade da Marinha num quadro de cooperação solidária com todos os restantes organismos da Marinha."

Será portanto numa moldura de referência configurada no conceito anteriormente expresso que gostaria de ver orientados todos os meus esforços no desempenho das funções agora atribuídas, contribuindo assim para a eficácia do Estado-Maior da Armada no contexto das competências que lhe incumbem e, consequentemente, para a melhoria do produto operacional da Marinha.

O CALM Viegas Filipe após terminar o curso de Marinha na Escola Naval, a que se



seguuiu o curso de Especialização em Artilharia, prestou serviço a bordo de diversos navios.

Entre 1975 e 1976 foi instrutor de tática naval no CITAN e em 1978 foi nomeado para o cargo de Director da Escola de Informações de Combate.

Frequentou o Curso Geral Naval de Guerra no ISNG, após o que exerceu funções na Divisão de Pessoal e Organização do EMA, onde se manteve até 1983. Neste período frequentou o Naval Staff College (1981) no Naval War College.

Em 1986 e 1987 integrou o Gabinete das Novas Fragatas.

No período de 1987 a 1991 serviu como assessor do Governador de Macau para a área da segurança.

Em 1995, já promovido ao posto de capitão-de-mar-e-guerra, desempenhou funções docentes na área das operações no ISNG.

Em 1996 comandou o Grupo nº 1 de Escolas da Armada, em 1998 frequentou o Curso Superior Naval de Guerra e em 1999 assumiu as funções de Chefe da Divisão de Planeamento do EMA.

SUPERINTENDENTE DOS SERVIÇOS FINANCEIROS

● Ao empossar o novo Superintendente dos Serviços Financeiros, CALM AN Jorge José Correia Jacinto, em 23 de Outubro passado, não quis o Almirante CEMA deixar de realçar o facto que há precisamente 3 anos ter tomado posse o anterior Superintendente, Almirante Rodrigues Baptista. A este dirigiu palavras de muito apreço pelo seu anterior desempenho, muito para além daquilo que já expressava no louvor então concedido.

Salientou que é na renovação que se vão encontrar novos alentos para atingir os grandes objectivos, como é o caso da Superintendência dos Serviços Financeiros onde os últimos Superintendentes têm procurado atingir os objectivos propostos, partindo do patamar, sucessivamente mais

alto, deixado pelo seu antecessor, numa correcta interpretação do que deve ser a continuidade do progresso.

Dirigindo-se ao CALM Correia Jacinto afirmou a dado passo:

"Temos de continuar o nosso espírito de cruzada a caminho do objectivo expresso na Directiva de Política Naval de rentabilização dos recursos. Há que utilizar a imaginação e todos os processos legítimos para rentabilizar os recursos financeiros que são colocados à disposição dos responsáveis em todos os patamares das cadeias de comando, direcção e chefia. Para isso, a desconcentração financeira constitui uma importante ferramenta, mas associada a algumas outras. A primeira, e sem procurar ser exaustivo no elencar das medidas, terá de ser o controlo da gestão financeira, nos diversos

níveis, quer visando a conformidade legal da despesa, quer também (e coloco nisso muito ênfase) verificando a eficácia e a eficiência da despesa. Este sublinhado é necessário para tornar visível aquilo que mais frequentemente se esquece".

A terminar, dirigiu palavras de estímulo ao novo Almirante Superintendente, o qual ao enfrentar difíceis desafios e maiores responsabilidades, irá responder com inteligência e dedicação, garantes de uma actuação à altura das expectativas.

O CALM AN Jorge José Correia Jacinto, de 56 anos de idade, frequentou a Escola Naval em 1962/66.

Embarcado, desempenhou as funções de Chefe do Serviço de Abastecimento (1966/72).

Em terra foi Secretário-Tesoureiro do Conselho Administrativo da Flotilha de Escolas Oceânicas, Instrutor na Escola de Abastecimento, exerceu funções na Direcção de Construções Navais e na Direcção Geral de Material Naval. Foi Chefe do Serviço de Relações Públicas (1977/87), Chefe da 1ª Repartição da Direcção da Fazenda Naval (1987/92), Director da Administração Financeira (1992/96), e mais recentemente, Chefe de Gabinete do Superintendente dos Serviços Financeiros (1997 a Outubro de 2000). Foi promovido a Contra-Almirante em 11 de Agosto de 2000.





TOMADA DE POSSE DO DIRECTOR DO INSTITUTO SUPERIOR NAVAL DE GUERRA

● Em 31 de Outubro passado teve lugar no Instituto Superior Naval de Guerra a cerimónia de tomada de posse do cargo de Director, a qual englobou igualmente uma homenagem da Marinha ao Prof. Dr. Adriano Moreira.

A cerimónia foi presidida pelo Almirante CEMA, e que pela primeira vez teve lugar naquele Instituto, contou com a presença das mais altas hierarquias da Armada, inúmeros oficiais e convidados.

Aberta a sessão foram lidos os louvores conferidos pelo Almirante CEMA aos Prof. Dr. Adriano Moreira, VALM Magalhães Queiroz, Director cessante e VALM Mendes Cabeçadas, Director empossado, após o que foram agraciados com a Medalha de Serviços Distintos.

Seguidamente, o Almirante CEMA, Almirante Vieira Matias, dirigiu significativas palavras de agradecimento e louvor às três entidades agraciadas.



O Almirante CEMA ladeado pelo anterior e actual Director do ISNG.

Em continuação, teve lugar a cerimónia de posse do cargo de Director do ISNG, tendo em seguida os três agraciados proferido algumas palavras de agradecimento, após o que foi encerrada a sessão.

O novo Director do I.S.N.G., VALM Mendes Cabeçadas tem 57 anos de idade e ingressou na Escola Naval em 1961, especializando-se posteriormente em Comunicações. Possui, entre outros, os Cursos Superior Naval de Guerra, Curso de Tática Naval e "Allied Command Orientation Course".

Foi Comandante do N.R.P. "Quanza" (Guiné) e "Oliveira e Carmo".

Serviu no Estado-Maior da Armada na 1ª e 2ª Divisões e entre 1984 e 1987 esteve como Adjunto da Missão Militar OTAN em Bruxelas. De Jul94 a Nov96 fez parte do corpo docente do ISNG, após o que desempenhou o cargo de Chefe de Gabinete do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

SESSÃO SOLENE DE ABERTURA DO ANO LECTIVO 2000/2001

● Revestida da solenidade habitual e com a presença distinta das altas patentes da Marinha e de numerosos convidados, realizou-se no passado dia 3 de Novembro, no Instituto Superior Naval de Guerra, a tradicional cerimónia de abertura do ano lectivo 2000/2001, a qual foi presidida pelo CEMA, Almirante Vieira Matias, com a presença do Vice-CEME, Tenente-General José Eduardo Garcia Leandro e do Comandante operacional da Força Aérea (COFA) Tenente-General José Francisco Fernandes Nico.

Aberta a sessão, procedeu-se à entrega de diplomas e distintivos aos auditores do Curso Superior Naval de Guerra 1999/2000, e diplomas aos auditores do Curso Complementar Naval de Guerra 1999/2000, bem como dos prémios escolares aos oficiais mais bem classificados destes cursos e do Curso Geral Naval de Guerra 1999/2000.



Seguidamente, o Director VALM Mendes Cabeçadas, após saudar os presentes, teceu algumas considerações sobre a problemática dos cursos curriculares do Instituto, passando posteriormente a referir o desafio que constitui a necessidade de elevar a formação dos futuros quadros superiores, e as suas expectativas de desempenho, aos patamares de exigência e de rigor que são imperativos da Marinha hoje, como de modo acrescido no futuro.

Coube ao CMG Lopo Cajarabile, coordenador da área de Estratégia daquele Instituto, proferir a lição inaugural, subordinada ao tema "O Apoio das Marinhas à Política Externa dos Estados", após o que foi encerrada a sessão.

Seguiu-se um porto de honra na Messe de Oficiais ao qual estiveram presentes convidados, membros do corpo docente, oficiais auditores e alunos dos diversos cursos navais de guerra.

ENCERRAMENTO DO CURSO DE INTRODUÇÃO À GEOPOLÍTICA E ESTRATÉGIA



Os alunos com o Director de Curso.

● Decorreu no período de 6 a 13 de Outubro passado, no Instituto Superior Naval de Guerra, um curso de Introdução à Geopolítica e Estratégia. O citado curso, com a frequência de 20 alunos, teve por finalidade habilitar os oficiais subalternos em início de carreira, com os conheci-

mentos básicos que proporcionem uma melhor compreensão do sistema de relações internacionais e da envolvente estratégica em que se inscreve a aplicação do poder naval no cumprimento das missões das Forças Armadas, na salvaguarda dos interesses nacionais.

Para além dos Professores militares de Estratégia daquele Instituto, foram também palestrantes e conferencistas o Prof. Dr. Adriano Moreira, o Prof. Dr. Marques Bessa e o Vice-Almirante Ferraz Sacchetti.

A análise dos resultados apurados no curso, permitem deduzir do elevado interesse daquela iniciativa, que tudo aponta para que tenha continuidade no futuro.

VISITA DO GENERAL CEMGFA À MARINHA

● Realizou-se no passado dia 31 de Outubro uma visita do Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, General Alvarenga de Sousa Santos à Marinha.

Depois de ter embarcado na UAM "Alva", na Doca da Marinha, com destino à Base Naval de Lisboa, o General CEMGFA foi recebido pelo Almirante CEMA, sendo-lhe prestadas as devidas honras militares por uma companhia de 2 pelotões da BF1.

Seguiu-se uma visita ao N.R.P. "Álvares Cabral" onde o CEMA efectuou um *briefing*, sobre a "Missão, Dispositivo e Organização da Armada. Preparação, sustentação e emprego das forças navais".

O Almirante Vieira Matias concluiu a sua apresentação referindo que:

(...) *"A reestruturação das Forças Armadas, no relativo à Marinha, passa fundamentalmente pela modernização da esquadra, sua razão de existir. Todas as restantes peças de uma mudança que se revele eventualmente necessária deverão ser consideradas como menos prioritárias, designadamente qualquer revisão do edifício legislativo, o qual deverá constituir um meio e não um fim em si mesmo.*



Para que o país tenha uma Marinha moderna, haverá que dispor de meios modernos, operados por pessoal com formação avançada e apoiados por uma estrutura logística eficiente e eficaz. Visualizando o futuro da Marinha e mantendo como objectivo supremo servir o País e defender os interesses nacionais segundo uma perspectiva de participação integrada, afigura-se necessário concretizar as soluções de modernização que foram submetidas à consideração superior, de uma forma planeada, num clima de plena confiança entre Governo e Forças Armadas que, por parte da Marinha, será preservado na sua máxima extensão".

O programa da visita prosseguiu com uma visita ao Comando do Corpo de Fuzileiros, onde o General Alvarenga de Sousa Santos teve a oportunidade de observar o dispositivo estático constituído por unidades/meios operacionais.

Seguiu-se a assinatura do Livro de Honra do Comando do Corpo de Fuzileiros.

De regresso ao Alfeite, a visita terminou com um almoço no salão nobre do Palácio e assinatura do Livro de Honra e troca de lembranças.

CONDECORAÇÃO DO CLUBE MILITAR NAVAL

● No passado dia 15 de Novembro, dia do 134º aniversário do Clube Militar Naval (CMN), foi levada a cabo uma sessão solene presidida pelo Ministro da Defesa Nacional que, em representação do Presidente da República, condecorou o CMN com o título de membro honorário da Ordem da Liberdade, na presença de um elevado número de sócios.

A atribuição desta elevada condecoração veio reconhecer a posição que o CMN e os seus sócios, desde a sua criação, têm assumido, e o papel que vêm desempenhando na defesa dos valores da Democracia e da Liberdade, da Independência Nacional, da Dignificação do Homem e, particularmente, a sua participação no processo que



culminou no 25 de Abril de 1974, através do qual foi restituída a Portugal a dignidade entre as Nações.

PARTICIPAÇÃO DA MARINHA NA MEKO® USER WORKSHOP 2000

● No período de 17 a 19 de Outubro passado, decorreu em Mar del Plata, na Argentina, a 4ª edição da "MEKO® User Workshop" ou MECON 2000, a qual congrega as marinhas que operam actualmente navios do tipo MEKO® e as marinhas que num futuro próximo irão operar navios deste tipo (actualmente em construção ou apenas na fase de projecto).

Tendo a primeira edição sido efectuada em Hamburgo, na Alemanha, em 1997, a segunda edição decorreu em Melbourne, na Austrália, tendo a terceira edição decorrido há cerca de um ano em Lisboa.

A MECON (MEKO® Conference) deste ano foi organizada conjuntamente pelo "German Frigate Consortium" (GFC) e pela Armada argentina, a qual desempenhou com inultrapassável esmero o papel de marinha anfitriã.

Participaram cerca de 50 delegados das marinhas da Argentina, África do Sul, Alemanha, Austrália, Chile, Grécia, Malásia, Nova Zelândia, Portugal e

Turquia, e de diversas firmas civis que equipam os navios MEKO®. De relevar a delegação do "German Frigate Consortium", composta por 10 elementos das firmas Blohm+Voss, Ferrostaal Argentina e Thyssen Rheinstahl Technik.

O objectivo destes encontros anuais é o de constituir um fórum para troca de experiências entre marinhas que operam meios navais muito similares. Tradicionalmente, têm sido trocadas informações sobre os diversos aspectos da operação dos navios MEKO® e as soluções desenvolvidas para garantir uma mais eficiente exploração destes meios navais.

Na sequência dos anos anteriores, a edição deste ano voltou a revestir-se de elevado interesse, face à qualidade e pertinência das apresentações efectuadas, as quais cobriram áreas tão diversas como os conceitos organizativos das diversas marinhas, novos conceitos na construção e manutenção das unidades navais, futuras actualizações, evoluções nas armas, sen-

sores e sistemas de comando e controlo.

No terceiro e último dia da conferência, todos os delegados embarcaram a bordo do destroyer da armada argentina ARA "Almirante Brown", tendo efectuado uma demorada visita àquela unidade naval, enquanto esta navegava ao largo da cidade de Mar del Plata.

A delegação que representou a Marinha foi composta pelos CMG EMQ Dias Rego (Direcção de Navios – Chefe do Departamento de Manutenção) e CTEN Rosa Mendes (CITAN – Chefe do Gabinete de Formação), tendo sido efectuadas três apresentações: o "Operational Report" das fragatas da classe "Vasco da Gama", versando as missões efectuadas pelas nossas unidades MEKO® no decorrer do último ano; "O Impacte Esperado do Estudo MO 2015 na Modificação das Fragatas da classe Vasco da Gama" e "O Emprego dos Sistemas Integrados de Controlo das Comunicações nas Operações Navais".

Pelo tipo de missões efectuadas pelas nossas unidades (com ênfase para a participação nas INTERFET/UNTAET pelo N.R.P. "Vasco da Gama") e pela actualidade dos temas versados nas nossas apresentações, a participação da Marinha granjeou muito interesse, confirmado aliás pelos numerosos pedidos de informação suplementar que se seguiram à conferência.

Rosa Mendes
CTEN



"COOPERATIVE SUPPORT 2000"

PRIMEIRO EXERCÍCIO LOGÍSTICO CONJUNTO NATO / PARCERIA PARA A PAZ

● Realizou-se entre os dias 8 e 14 de Novembro na Hungria, o exercício NATO / Parceria para a Paz "Cooperative Support 2000" (COSUP 00).

O COSUP 00 foi um exercício logístico conjunto, estilo seminário, baseado num cenário fictício que conduziu a operação, destinado a promover uma mais estreita cooperação militar e interoperabilidade entre a NATO e as nações de Parceria para a Paz.

O exercício centrou-se nos aspectos logísticos de uma operação de apoio à paz levada a cabo por uma peça multi-serviços, multi-nacional, ou por



A mesa que presidiu ao seminário.

uma Força-Tarefa combinada conjunta, que incluiu componentes terrestres, aéreas e marítimas. Tratou-se do primeiro Exercício Logístico Conjunto em que os participantes NATO/Parceria para a Paz tiveram oportunidade de trocar informações NATO sobre os aspectos logísticos da Marinha, Exército, Força Aérea e Anfíbia de uma Operação de Apoio à Paz.

O exercício envolveu mais de 100 Oficiais logísticos da maior parte das nações NATO e Parceria para a Paz. As nações do Diálogo do Mediterrâneo foram convidadas a participar como observadoras.

HOMENAGEM AO ALMIRANTE FRANCISCO FERRER CAEIRO

● Conforme aviso publicado na nossa edição nº 335 (SET/OUT), para comemorar o magnífico e inolvidável evento em título, teve lugar no passado dia 22 de Outubro na Messe de Cascais, um almoço de confraternização que contou com a presença de mais de seis dezenas de oficiais da Armada e familiares, destacando-se o elevado número de Almirantes.

O Almirante Ferrer Caiiro, em muito boa forma, foi acarinhado por todos e especialmente pela sua querida família:



sua mulher, Senhora Dona Carmen, a quem foram tecidos os mais rasgados elogios, seus filhos Pedro e José e seus netos.

Antes do bolo de aniversário e das lembranças, foram enaltecidas as qualidades invulgares deste marinheiro e aviador Português que constitui um verdadeiro exemplo para as gerações vindouras duma Marinha de Guerra de passado glorioso.

(Colaboração da Comissão Organizadora)

“FILHOS DA ESCOLA” DE OUTUBRO DE 1968

● Realizou-se no passado dia 14 de Outubro, no restaurante "Salões Cordeiro" em Vale de Milhaços, o 2º almoço comemorativo, do 32º aniversário da incorporação na Armada, dos "Filhos da Escola" de Outubro de 1968.

A concentração realizou-se na Base Naval de Lisboa, seguindo-se uma visita aos navios "Sagres" e "Comte. Sacadura Cabral".

Seguiu-se o almoço-convívio onde foram dadas as boas vindas aos presentes e guardado um minuto de silêncio em memória dos camaradas falecidos.

O encontro contou com a presença de 270 pessoas e decorreu em ambiente de sã camaradagem e amizade, ficando a promessa que para o ano há mais.



CLUBE ESCOLAMIZADE



● Dentro de um plano de actividades para o ano 2000, o Clube Escolamizade celebrou o 9º Aniversário da sua fundação. O programa das comemorações incluiu

um magusto de S. Martinho na sua sede social em Albufeira, que contou com a presença de cerca de duas centenas de associados, seus familiares e convidados. No dia 13 de Novembro realizou-se, também na sua sede, a cerimónia do izar das bandeiras Nacional, do Clube e da Câmara Municipal de Albufeira. No dia 18 de Novembro realizou-se o já tradicional jantar comemorativo do aniversário do Clube, em Vale Côvo-Boliqueime, com a presença de cento e oitenta sócios, seus familiares e convidados. Presentes encontravam-se o CMG Dores de Sousa, Comandante da Zona Marítima do Sul e Capitão dos Portos de Faro e Olhão, o Delegado Marítimo de Albufeira, elementos da Direcção do Clube



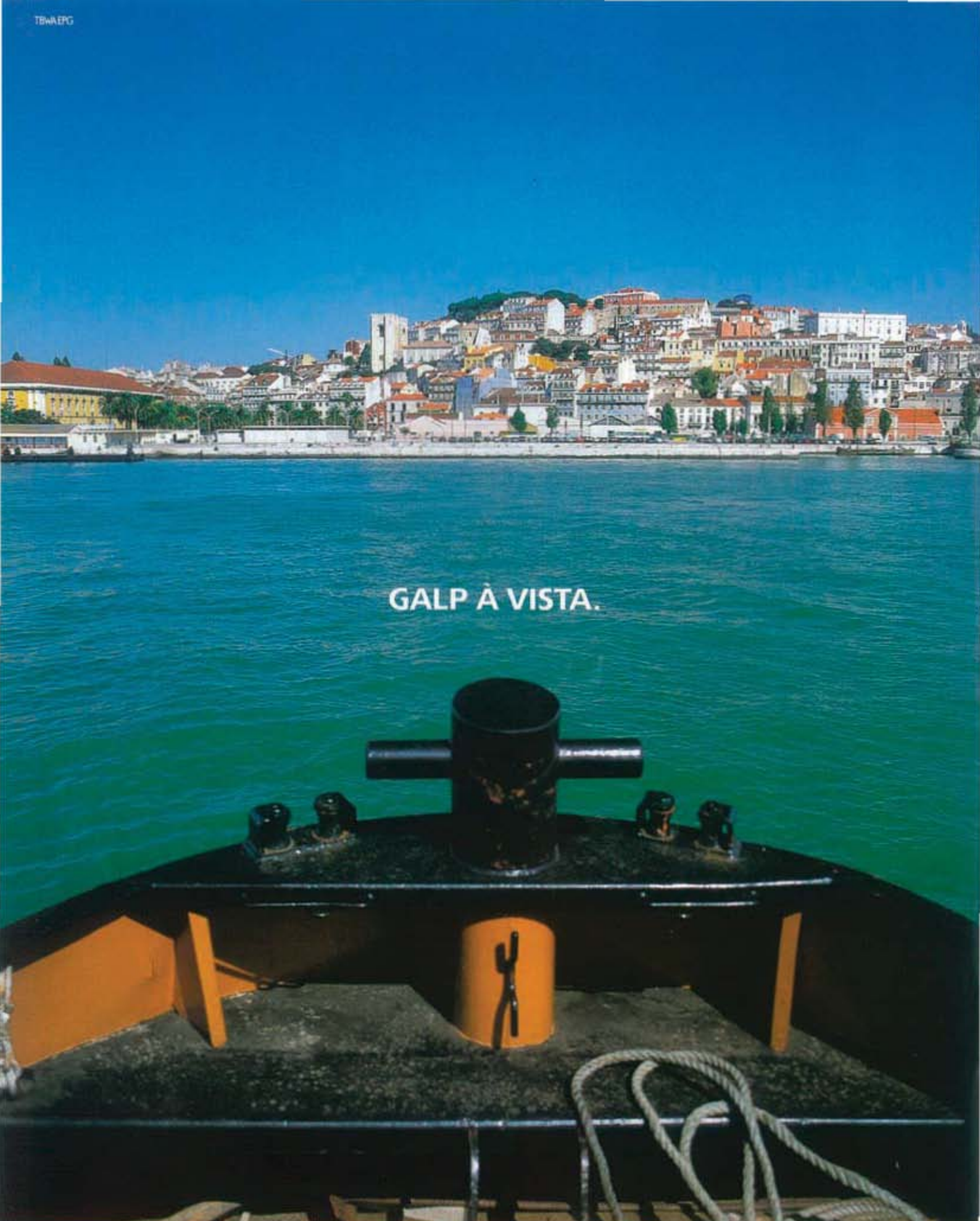
Aspecto do jantar comemorativo.

"O ALCACHE" (Setúbal) e o Chefe de Redacção da Revista da Armada.

Tendo como lema "Para nós o Mar é uma Realidade Permanente", o Clube Escolamizade tem vindo a realizar, sempre em crescendo, um trabalho notável de associativismo na região do Algarve, com vista ao futuro e para dar a conhecer as suas vastas actividades culturais e recreativas. A Revista da Armada, na pessoa do

seu Chefe de Redacção e demais convidados foi objecto duma singela homenagem realizada na sua sede social, no dia 19 de Novembro, a culminar as comemorações.

A R.A. agradecida, congratula-se com estes eventos e deseja as maiores felicidades ao Clube Escolamizade cujo empenho na valorização do associativismo dos seus marinheiros se tem vindo a desenvolver de forma notável.



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.



Portugal tem vindo a participar regularmente desde 1954 nos campeonatos em diversas modalidades do CISM (Conselho Internacional do Desporto Militar), segunda organização multi-desportiva do

Mundo a seguir ao Comité Olímpico Internacional. Apresenta-se seguidamente uma retrospectiva daquilo que de mais significativo as delegações portuguesas fizeram em 2000.



48º CAMPEONATO DO CISM DE CORTA-MATO

ARGÉLIA / ARGEL
21/26 Fev

As nossas cores registaram mais um comportamento brilhante na variante curto, ao obter-se o 3º lugar colectivo, se tivermos em conta as "estrelas" de palmarés internacional presentes. Para esta classificação foram decisivos os 4º, 11º, 12º e 18º lugares obtidos respectivamente pelos atletas SOLD Ramos, SOLD Maravilha, SARG Junqueira e SOLD Costa, da GNR.



Na variante longo, registe-se o bom 7º lugar entre 18 equipas, destacando-se no plano individual os 27º e 37º lugares para os SOLD Pinto e SOLD Cunha da GNR, respectivamente.

7º CAMPEONATO DO CISM DE TRIATLO

SABANDIA / ITÁLIA
11/16 Jun

Competindo com a elite dos triatlistas mundiais, a equipa portuguesa obteve o 12º lugar entre 18 países, tendo como palco a pitoresca cidade de Sabandia, construída de raiz em 1934 e inserida na província Italiana de Latina.

Como já vem sendo hábito nos últimos anos, a equipa nacional contou com a presença dos atletas CAB CM Horta e CAB FZM Lopes do CEFA, resultado de um trabalho profícuo e continuado que se louva e aponta.

Registe-se as classificações mais importantes nesta prova:

32º FUR António – Exército
46º CAB CM Horta – CEFA/ Marinha
56º CAB FZM Lopes – CEFA/Marinha
59º Subchefe Raposo – PSP

37º CAMPEONATO DO CISM DE ESGRIMA

Viterbo e Montefiascone / Itália
16/23 Jun

O 37º Campeonato do CISM de Esgrima, apresentou um elevado nível desportivo, dado os países participantes terem apresentado as equipas que habitualmente participam nos Jogos Mundiais e Jogos Olímpicos. Portugal competiu na prova de espada, sendo a classificação obtida pelos nossos atiradores a seguinte:

31º TCOR Diogo
35º CAP Alves
37º TEM Lucena

37º CAMPEONATO DO CISM DE TIRO

ANKARA / TURQUIA
21/27 Jul

Com uma equipa constituída por 21 atletas, Portugal fez-se representar na capital da Turquia, Ankara, para a 37ª edição do Campeonato do CISM de Tiro. O desempenho da representação portuguesa situou-se em bom plano, com realce para os seguintes resultados:



Pistola de precisão:	27º Agente Faria – PSP – 571 pt
Pistola de velocidade militar:	26º CAP Henriques – Exército – 570 pt
Pistola feminina:	28º SOLD Gaspar – GNR – 548 pt
Pistola de velocidade militar/feminina:	19º Agente Nora – 559 pt
Carabina feminina:	32º SOLD Calção – GNR – 565 pt

48º CAMPEONATO DO CISM DE PENTATLO MILITAR

HOLSTEBRO / DINAMARCA
11/20 Ago

Numa modalidade eclética e muito exigente em termos físicos, que engloba as provas de tiro, corrida de obstáculos, natação utilitária, lançamento de granadas e corta-mato, Portugal logrou alcançar o 21º lugar entre 26 países. A melhor classificação individual pertenceu ao 1º SAR Máximo do Exército, o 82º lugar entre 157 atletas.

33º CAMPEONATO DO CISM DE ORIENTAÇÃO

EVJE / DINAMARCA
21/27 Ago

Portugal fez-se representar na sempre popular modalidade de Orientação com uma equipa mista de 11 atletas, desfalcado de alguns dos seus habituais elementos, por força dos empenhamentos operacionais internacionais do nosso país, cuja prestação pode considerar-se meritória, numa competição onde estava reunida a fina flor mundial. As classificações mais importantes foram então:

Individual masculinos:
19º SARG Reis – Exército
21º SARG Sousa – Exército
31º 2TEN SEG Rodrigues – CEFA/Marinha
Individual femininos:
35º Guarda Silveira – PSP
42º TEM Santana – FAP

O Sr. Aspirante X

Alguns de nós são, por natureza, mais recatados que outros. Menos afirmativos da sua personalidade. Geralmente, também, mais introspectivos. Este tipo de pessoas, das quais todos os leitores reconhecerão alguém, são muitas vezes mal compreendidas, discriminadas, ou, pura e simplesmente, ignoradas – por serem diferentes. Têm, no entanto, muitas qualidades e, sobretudo, uma grande determinação e vontade. Alguns são mesmo capazes de suportar humilhações, trabalhos e incompreensões dos seus pares, para levar a bom porto o quer que consideram certo.

É que, acredito, estas pessoas são como sementes num campo: precisam de um terreno fértil e de um clima adequado para florescer. Precisam, ainda que nem sempre o reconheçam, de uma oportunidade e da compreensão dos outros. Destes homens, enfim, nem sempre reza a história, mas procurarei eu, humildemente, dar aqui conta de um deles.

Há já algum tempo, numa corveta em que embarquei, apresentaram-se para cumprir estágio dois aspirantes da classe de Marinha. Um deles, que por facilidade de referência vou chamar Aspirante Y, deu nas vistas desde o primeiro dia. Entrou com a calma dos eleitos. Era alto e bem constituído. Tinha um ar bronzado, que rapidamente fez saber, ser devido à prática regular de *surf*, nas praias da linha do Estoril, onde também residia. Era, ainda, filho de um oficial da Marinha, na reforma, mas que tinha atingido patente elevada na hierarquia, sob o qual o Comandante tinha servido, como oficial de guarnição e de quem guardava gratas recordações.

O outro Aspirante, que cognominei de Aspirante X, fez uma aparição bem mais discreta. Tinha estatura mediana e uma magreza acentuada pela farda, que mais parecia dois números acima do verdadeiro



talhe. Respondia por monossílabos e só quando activamente questionado. Morava na margem sul. O seu pai, ainda no activo, era oficial subalterno, tendo efectuado uma carreira a pulso a partir de praça. Quando questionado sob desportos, disse, de forma tímida, que gostava de jogar futebol. Parecia amedrontado pela atitude inquiridora dos "Senhores Oficiais", incitando-os ainda mais, como seria de esperar, a perguntas e comentários jocosos. Na competição que se ia desenrolar entre os dois, como concluirão os leitores, o Aspirante X parecia condenado à partida.

Na realidade, o alto e desempoeirado, "rapaz da linha", rapidamente se adaptou a bordo. Utilizando técnicas consagradas pelo tempo, para a ascensão rápida, repetia como se dele fossem, todas as teorias do Sr. Imediato, ria quando o Sr. Imediato ria e só imitava pareceres, por mais insignificantes que fossem, desde que se coadunassem

com o que seria considerado aceitável, pela maioria dos oficiais da câmara. O Sr. Aspirante X, esse, foi rapidamente condenado a praxes diversas, mais ou menos bem intencionadas como ler poesias em francês antes da refeição, decorar e repetir, sem erros, a ementa da semana e outras, que suportava com séria estoicidade. Ao Sr. Aspirante Y, ainda que por vezes lhe fossem impostos tais deveres, a eles muitas vezes se furtou, com afares inesperados, que o impediriam de se dedicar com aprumo a tais deveres, ou até com uma rouquidão inesperada, que lhe limitaria a capacidade de pronunciar bem o francês, língua em que, aliás, se afirmava perito.

Também nas tarefas quotidianas as coisas não corriam bem ao Aspirante X, a sua atitude humilde, junto dos oficiais, era frequentemente interpretada como insegurança. A sua simpatia como fraqueza. A sua seriedade como atrapalhão. Tornaram-se frequentes os comentários dos oficiais, muitas

vezes pouco elogiosos, a propósito do X, muitas vezes na frente do próprio. Ele não desarmou, trabalhava arduamente, respondia com singeleza e rapidez a qualquer solicitação, mas sentia-se-lhe o sofrimento. Enquanto isto o Sr. Aspirante Y afirmava-se como estrela em ascensão, um homem cheio de certezas, sem desperdiçar ocasiões para aparecer a brilhar.

Entre a guarnição, contudo, o Aspirante X era estimado. Talvez pela tom pessoal como dirigia o serviço que lhe era dado coordenar, sem gritos nem exaltações, de uma forma compreensiva, ainda que exigente, fazendo que, mesmo o mais humilde, de entre a guarnição, fosse considerado importante. Conseguia, facilmente, mobilizar até os que, na boca de outros eram mais renitentes. Infelizmente, nem sempre esta eficácia era reconhecida pelo Comando – o que acentuava, assim pude perceber, a sua tristeza.

Com o tempo, essa tristeza foi-se agravando. Temendo pela saúde mental do nosso

jovem, decidi intervir. Ao longo da vida, senti-me, eu próprio, muitas vezes em malhas semelhantes, o que aguçava a minha vontade de fazer qualquer coisa. Falámos longamente e ele, sentindo-se interpelado no seu sofrimento íntimo, escondeu as lágrimas que lhe afloravam ao rosto. Lembrei-lhe então, tal como fizeram comigo há uns anos, uma história consagrada na sabedoria oriental:

Havia um nobre japonês que tinha dois filhos, em treino nas artes da guerra. Um deles, o mais velho, tornou-se rapidamente mestre na arte de manejar o sabre e um perito com o arco e flecha, para grande orgulho do pai. O outro era esforçado, mas por vezes, falhava o alvo e já tinha sido derrotado no sabre. O pai, preocupado com este filho, dirigiu-se ao mestre e perguntou-lhe o porquê dos seus erros, bem como do menor brilhantismo, relativamente ao irmão. O mestre, velho guerreiro, ter-lhe-á respondido, aqui estamos nos treinos, saberás qual dos teus filhos comete erros na guerra.

Daí a algum tempo, o Japão foi ameaçado pelas hordes mongóis. Foi reunido um grande exército para os combater. Na linha de batalha, junto do *shogun* japonês, estava um pequeno escol de eleitos, de entre eles, os dois irmãos. Percebendo que o correr do combate parecia favorecer o inimigo, o *shogun* mandou o grupo, à sua volta, em ataque suicida, abater o general inimigo. Cinco cavaleiros avançaram. Ousado, o irmão mais velho disparou, assim que a distância permitira, 5 flechas sucessivas contra o general, que falharam o seu objectivo, até ser ele próprio ferido. Dos cinco, por fim, só o irmão mais novo cavalgava, ainda, de encontro ao general mongol. Então, como que por milagre, uma força dentro de si, fez com que deixasse de ouvir os sons da batalha, pôs a primeira flecha no arco e olhou, concentrou-se na cota de armas do general, passou a ver só o botão que a segurava, finalmente só viu a frecha permitida pelo botão – soltou a flecha e não precisou de olhar, para saber que tinha atingido o alvo.

E os Japoneses ganharam a batalha...

Reforcei as qualidades que nele tinha

encontrado. Dei-lhe coragem. Disse-lhe para continuar a trabalhar como sempre. Afirmei-lhe que a justiça é muitas vezes imperceptível, mas acaba por vir. Disse-lhe, enfim, que acabaria por encontrar em si tudo o necessário para vencer.

Há na vida, todos o sabemos, coincidências que nos abanam. Foi assim, que alguns dias após esta conversa, houve um jogo de futebol entre o navio e uma fragata alemã, que nos visitava. O nosso homem foi, claro, remetido para o banco dos suplentes. A nossa equipa não levava por diante a tarefa de vencer os germânicos, estando o *score* em uns pouco honrosos 5: 1, quando um dos jogadores se lesionou e os outros suplentes não mostraram grande interesse em participar em tal humilhação. Entrou o Aspirante X, e rapidamente a maré do jogo mudou. Qual Eusébio, o aspirante fazia a bola passar entre os gigantes alemães, como se ela lhe estivesse colada ao pé. A marujada animada, com tal habilidade, gritava o nome dele e os restantes jogadores encorajados consolidaram a equipa, até á derrota alemã.

A guarnição, orgulhosa, deu vivas, nos dias seguintes, a este feito. Só o Sr Y, sentindo o estrelato fugir-lhe, atribuía a vitória ao cansaço dos alemães e à inadaptação destes ao piso. Em tudo isto, o nosso aspirante manteve a humildade e continuou a trabalhar como antes. – O jogo foi, contudo, a pedra de toque para a mudança.

O Sr X aparecia mais seguro. Com a competência de sempre, reagia a sorrir aos comentários, ou praxes, a que ainda se via sujeito. Dedicado, abraçava qualquer tarefa com uma alegria contagiante, até ai contida, muito bem acolhida pela marujada. Com o tempo, bastava-lhe sugerir, nem era necessário ordenar, para que tudo aparecesse feito- esta capacidade, vinda de um mero aspirante não deixou de impressionar os superiores.

Mas a glória e a confirmação absoluta das suas qualidades, ainda estavam para chegar. Por esses dias, o navio encaminhou-se para mais uma comissão nos Açores, desta feita

no Inverno. À chegada fomos recebidos numa tempestade medonha, típica das que assolam, nessa estação, aquele arquipélago. Na faina de atracação no porto de Ponta Delgada, uma forte rajada empurrou o navio contra uma embarcação de pesca a ré. Houve um desequilíbrio geral. O nosso jovem fazia faina na tolda, o oficial tinha caído e, inconsciente, sangrava profusamente do couro cabeludo O Aspirante X, rapidamente, como que por instinto, distribuiu tarefas a todos à sua volta, reorganizou a amarração e segurou o navio. Comunicou, ainda, com precisão e calma, o sucedido à ponte. Entretanto, alertado para o camarada caído, rasgou parte da camisa e fez compressão na ferida. Quando chegou a ajuda, eu incluído, o oficial havia retomado a consciência e o ambiente era de orientação e serenidade.

Nesse dia foi brindado por todos.

Desta vez consegui, cansei os amigos leitores: utilizei símbolos de equações matemáticas em que X é diferente de Y e contei uma história de adormecer, em tons orientais... Espero que me perdoem, penso, todavia, ter resolvido o enigma. É que, acredito, a Marinha tem no Sr X um excelente oficial. Um homem com fraquezas, com dúvidas, com incertezas – mas capaz de no momento certo resolver, num lance de inspiração, uma situação em que outros fraquejariam. É esta, caros leitores, a marca dos grandes homens.

Daqui a alguns anos, estou seguro, haverá no Alfeite um navio comandado por ele. A guarnição falará do comandante com prazer. O navio terá um comportamento magnífico. E até eu direi, com orgulho - *estive embarcado com ele há uns anos* - assim dirão todos os que o conhecerem...

E o Sr. Aspirante Y, perguntarão os leitores? Após o episódio da atracação adoptou atitudes de maior humildade e descrição. No final, acabaram por colaborar X e Y, num projecto de trabalho conjunto. Estou convicto, que os dois beneficiaram com estágio. 

Doc.

SAIBAM TODOS

DAS - ADMA – EXTENSÃO DE ACORDOS

● Informa-se que a ADMA procedeu à extensão de acordos com as seguintes entidades e abrangendo os serviços abaixo indicados:

CLIPOVOA – Clínica Médica da Póvoa de Varzim, S.A.

Póvoa de Varzim, Apartado 130 – 4494 – 909 Póvoa de Varzim
Telef. 25 269 09 00

*Osteodensimetria

ECOSADO – Serviços de Ginecologia e Obstetrícia, Ld^a.

Av. D. João II, 48B – Loja J – 2910-549 Setúbal – Telef. 26 554 30 90

*Ecotomografia/Ecografia

CLISA – Clínica de Santo António, S.A.

Av. Hospitais Civis de Lisboa, nº 8 – Reboleira
2720-275 Amadora – Telef. 21 495 25 41

*Quimioterapia.

CIRE – Centro de Imagens Radiológicas e Ecográficas, Ld^a

Largo Formigal de Morais, nº 8 – 2710 Sintra

Telef. 21 923 51 15

*Osteodensimetria.

Santa Casa da Misericórdia de Vila do Conde

Av. Dr. Artur Cunha Araújo, nº 12

4480-667 Vila do Conde – Telef. 25 264 09 00

*Osteodensimetria, Ecocardiografia, Ecotomografia/Ecografia e Electrocardiografia.

MEDICONDE – Clínica de Medicina Física e de Reabilitação, Ld^a

Rua Sousa Martins, Lote 535 R/C

2975-301 Quinta do Conde – Telef. 21 210 10 29

*Ortopedia.

ELECTRONIC WARFARE

A i r • L a n d • S e a



TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, SA

Rua General Ferreira Martins, nº 6 - 2B - 1495-137 Algés * Tel: 21 4123590 Fax: 21 4123600

E-Mail: telerus@mail.telepac.pt

JOQUEMOS O BRIDGE

(Problema Nº 28)

Tente primeiro resolver a 2 mãos tapando E-W.

Norte (N):

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

Oeste (W):

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

Este (E):

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

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
A	A	A	V
R	R	10	10
8	D	5	8
	3		

Como deve S jogar para cumprir o contrato de 3ST, com saída a ♥9.

(Solução neste número)

SOLUÇÕES

PROBLEMA Nº 27

Numa primeira análise parece que a linha a seguir será desfrutar, e esperar pelo ♦R em W e/ou ♣A em E, fazendo mesmo 12 vazas se tudo estiver bem. Todavia, o carteio exige segurança e não depender apenas da boa colocação das cartas. É o caso deste problema, em que se deverá procurar uma linha de jogo que defenda o desprotegido ♣R, não deixando a mão ir para E; daí a passagem a ♦R só em último recurso. Vejamos a linha segura e com maiores probabilidades: faz ♠A e joga pequena ♥ passando o 9 para V de W; este joga ♦ que pega de A e vem à mão no ♥R; joga trunfo para o 9 e no ♥A balda o outro ♦ da mão; joga ♦D e corta ou balda um ♣ conforme E apresente o R ou não; mesmo que ♦R estivesse em W ainda tem uma ida ao morto no ♠R para baldar mais 1 ou 2 ♣. Repare que esta linha só obrigará ao recurso da passagem a ♦R se ♥DV estiverem em E, o que detectará se ele jogar uma delas na 2ª jogada. Se tudo estiver mal foi azar, mas resta-lhe a consolação que jogou bem.

PROBLEMA Nº 28

♥9 mostra que W terá certamente saído no curto, portanto deixe fazer a 1ª vaza para se precaver com a eventual longueira a ♥ em E e já irá conseguir apurar um ♣ sem problemas, para a 9ª vaza que lhe falta. Se a fizer repare que irá cabidar dando 2♥ e 3♣.

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

(Problema Nº 316)

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

HORIZONTAIS: 1 – Árvore brasileira, cujo fruto é comestível. 2 – Cheio de água. 3 – No meio de ansa; metal que se encontra nos minérios de platina; dois romanos. 4 – Poeta e publicista croata (ap); artilharia antiaérea; no princípio de latitude. 5 – Rogas; débito ou despesa de um estabelecimento comercial. 6 – Tornar oco; daí pios. 7 – Soltar o cisne a voz. 8 – Vogal (pl); aipos; doutor. 9 – Ninho; dignidade militar entre os turcos; ate. 10 – Pompa; novidade. 11 – Membros do areópago.

VERTICAIS: 1 – Alcinha dada em Inglaterra em 1877 aos partidários da guerra imediata contra a Rússia, e que se tornou sinónima de patriota fanático, belicoso e exagerado; referente aos *jingas*. 2 – Curo; fechar as asas para descer mais depressa. 3 – Utensílio doméstico; cheiro desagradável; o mesmo que olá. 4 – Que está no lugar mais fundo; nome de mulher; palavra composta de prep. a e do art. o. 5 – Organismo americano fundado em 1958, e encarregado de dirigir e coordenar as pesquisas aeronáuticas e espaciais civis nos Estados Unidos; cabelo raro (pop). 6 – Chamar às armas; espécie de pulga das regiões quentes da África e da América. 7 – Trave ou tábua que separa as cavalgaduras nas cavaliças; nome dos dois músculos abdominais que se estendem anteriormente pelas partes laterais das vértebras lombares (sing). 8 – Composição poética (inv); apelido; letra grega. 9 – Satélite de Júpiter; tragédia de Shakespeare; departamento de França. 10 – Rio do estado do Paraná (Bras. e inv); deusa. 11 – Mármore de um verde obscuro, listrado de veios amarelados intrecruzados; superfícies.

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS Nº 315

HORIZONTAIS: 1 – Alter; gaeli. 2 – Pornocracia. 3 – Ena; coa; ont. 4 – Lg; parva; os. 5 – Oirar; evite. 6 – Mil; Ari. 7 – Aerea; arapa. 8 – Pt; Olavo; pi. 9 – Ira; ila; asi. 10 – Oiras; resto. 11 – Saude; areal.

VERTICAIS: 1 – Apelo; apios. 2 – Longimetria. 3 – Tra; rir; aru. 4 – En; paleo; ad. 5 – Rocar; alise. 6 – Cor; al. 7 – Grave; avara. 8 – Aa; avaro; er. 9 – Eco; ira; ase. 10 – Linotipista. 11 – latse; apiol.

Carmo Pinto
ITEN REF

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● VALM Luís Manuel Lucas Mota e Silva, Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada ● VALM Américo da Silva Santos, Comandante Naval e Comandante Chefe do Sul do Atlântico (SOUTHLANT) ● CALM Luís Pereira do Vale, Vice-Presidente da Comissão de Direito Marítimo Internacional, em substituição do CALM José Luís Ferreira Leiria Pinto ● CALM Álvaro Rodrigues Gaspar, Comandante da Zona Marítima dos Açores e em acumulação Chefe do Departamento Marítimo dos Açores, em substituição do VALM Carlos Monteiro da Silva ● CALM Carlos Alberto Viegas Filipe, Subchefe do Estado-Maior da Armada, em substituição do CALM António João Bettencourt ● CMG António Manuel Abrantes Lopes, Chefe do Gabinete do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada ● CFR António Manuel Fernandes da Silva Ribeiro, Comandante do Agrupamento de Navios Hidrográficos, em substituição do CFR Augusto Mourão Ezequiel ● CFR José Domingos Pereira da Cunha, Comandante do N.R.P. "Vasco da Gama", em substituição do CFR Bento Manuel Almeida Gonçalves ● 2TEN Pedro José Clara Aires de Castro, Comandante do N.R.P. "Cassiopeia", em substituição do 2TEN Ricardo Cordeiro de Almeida.

EXONERAÇÕES

● VALM Alexandre Daniel Cunha Rui Rodrigues exonerado do cargo de Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada ● VALM Luís Manuel Lucas Mota e Silva exonerado do cargo de Comandante Naval ● CALM José Manuel Garcia Mendes Cabeçadas exonerado do cargo de Chefe de Gabinete do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

RESERVA

● CMG Fernando Alberto dos Santos Lourenço ● CMG Luís Manuel Bernardes Pedreira Carneiro ● CMG António Carlos da Costa Paiva ● CFR José Maria Cabaços de Assunção ● SMOR Manuel José Simões Vaz ● SMOR Amaro Lemos Martins ● SMOR Jovite Salvador Madeira ● SMOR Lourenço Augusto Pascoal ● SMOR Amândio Ferreira Quadrado ● SMOR Álvaro de Almeida Alves ● SMOR Manuel Cordeiro Capela ● SMOR José Manuel Horta Gião ● SMOR Luís Pereira Marques ● SMOR Adelino Cardoso Martins ● SMOR Vasco Jorge Semedo da Silva ● SCH Victor Manuel Lima Tavares Dias ● SCH António Manuel Marques dos Santos ● SCH José Augusto Rodrigues de Almeida ● SAJ Alberto Madeira Rodrigues ● SAJ António dos Santos Ricardo ● SAJ Hermenegildo Correia Dinis ● SAJ António Luís de Sousa ● SAJ António João Ferreira Duarte ● SAJ Mário Ribeiro ● SAJ Rogério Rodrigues Costa ● SAJ Joaquim Cruz Ribeiro ● 1SAR Alberto Luís Barata da Costa ● 1SAR José Joaquim Godinho ● 1SAR João Lopes Lourenço ● 1SAR Luciano de Abreu Maciel ● 1SAR Jorge Américo Bacharel Martins ● 1SAR António Joaquim Piçarra Foge ● 1SAR Victor Manuel Pereira Rodrigues 1SAR Carlos Alberto Glória das Neves ● 1SAR António Manuel Vieira Bicho ● 1SAR José Gonçalves Correia ● CAB Francisco João Pereira Coelho ●

CAB Arnaldo José Ribeiro dos Santos ● CAB Bento Eduardo Cordeiro Lopes ● CAB Manuel da Silva Dias ● CAB Artur Joaquim Gomes Gaspar ● CAB Manuel Gonçalves de Carvalho ● CAB Armando do Carmo Ferreira ● CAB Humberto de Jesus Silva ● CAB Luís Bento Faria ● CAB Luís Ambrósio Rodrigues ● CAB Virgílio Ruíz Sousa Gomes ● CAB Silvestre da Palma Fouto ● CAB Altino Lopes Amaro ● CAB José Maria da Mota Nascimento.

REFORMA

● CALM Joaquim Manuel Barreiros Espadinha Galo ● CMG António Manuel Duarte Mendes dos Santos ● CMG José Marques Fernandes Canteiro ● CMG Carlos Alberto Mano Simões Lopes ● 1TEN Cândido Gonçalves do Cruzeiro ● 1TEN Aluísio Martinho da Silva ● 1TEN Silvestre Abreu da Silva ● 1TEN Manuel Simão Silva ● SMOR Nuno José Dias Apolónia ● SMOR Rafael Coelho de Sousa ● SMOR Duarte António Morais Tomás ● SCH Faustino António Lança ● SCH Luís Fernandes Gama Dias ● SCH Simão Alves Torres ● SCH António Fernando Riachos Raimundo ● SCH João Pereira Caetano ● SCH Joaquim Duarte Anastácio de Carvalho ● SCH Joaquim António da Conceição Domingos ● SCH José Maria de Magalhães Osório ● SCH José Bernardo Carvalho Marvão ● SAJ Manuel Pinto Pereira ● SAJ José Joaquim Pino ● SAJ Carlos Agreia Matias ● SAJ José dos Santos Reis ● SAJ António Duarte Ramalho ● SAJ Ezequiel dos Reis Pires ● SAJ José Francisco Caneco da Luz ● SAJ Manuel Augusto de Jesus Mota ● SAJ Mário Nobre Aleixo ● SAJ João de Sousa Lobo ● SAJ José Venâncio Pereira ● SAJ Manuel Francisco Bento ● SAJ Diamantino António Dias ● 1SAR Vasco Manuel Henriques Costa ● 1SAR Joaquim Montes Albino Roque ● CAB Manuel António dos Reis ● CAB Ramiro Caetano Mendes ● CAB Armindo Moreira Fernandes ● CAB António José Torres Piaçab ● CAB João Pedro da Cruz Guerreiro ● CAB Tomás Rovisco Nabo ● CAB Francisco José Moreira Barão.

FALECIMENTOS

● CFR SG REF Marcos Romão dos Reis Junior ● 1TEN SEC REF António Nuno de Oliveira Monteiro ● SMOR FZ RES Manuel Candeias Carichas ● SCH M REF Manuel Rosado ● SAJ CM REF António Joaquim Pereira ● SAJ MQ REF Manuel de Sousa Ramos ● SAJ E REF Francisco Evangelista Mourinho ● SAJ V REF António Martins Alexandre ● SAJ A REF Aníbal Pacheco Mendes ● SAJ A REF António João Pires ● SAJ TR REF Verdi Pereira Duarte ● SAJ MQ REF Raul Joaquim Pereira Cosme ● SAJ ARE REF Álvaro Correia de Oliveira ● SAJ CM REF Amadeu Henriques Teixeira ● SAJ C REF Manuel de Brito Álvares Pessanha ● 1SAR MQ REF João de Andrade ● 1SAR CM REF António Jaime ● 1SAR L REF Augusto de Oliveira ● 1SAR CE REF Manuel Amorim Ferreira da Silva ● 1SAR T REF António Zacarias Cordeiro Marchão ● 1SAR CM Armando Rogério da Cruz ● CAB TFD REF Francisco Evaristo Viegas Gonçalves ● CAB TFD José Lopes Galveias ● CAB M REF Francisco Carlos de Castro ● CAB CM REF Alberto Gonçalves ● CAB C REF Emídio Duarte de Abreu ● 1MAR TFD REF Reinaldo Adelino dos Santos ● MAQ2 CL Francisco Jorge Batista Guerreiro.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

23. As Marinhas de João Vaz no Museu de Marinha

Existem no Museu de Marinha nove obras do pintor João Vaz. Trata-se de óleos sobre tela, quatro das quais de grandes dimensões, que pela sua qualidade e pelos temas escolhidos muito enriquecem o espólio do Museu.

João José Vaz, nascido em Setúbal em 1859, desde cedo revelou marcadas tendências artísticas que o levariam a entrar na Academia de Belas Artes, apenas com treze anos de idade. Aí teve a oportunidade de conhecer o mestre Tomás da Anunciação que lhe transmitiu o melhor da sua experiência.

Admirador de Silva Porto, dele apreendeu subtilezas técnicas alcançando atmosferas e céus de cor azul semelhantes às melhores obras daquele artista. Orientou a sua pintura para temas de paisagem terrestre e marítima, centrando-se numa linha naturalista pura.

Atraído pelos temas marítimos, certamente influenciado pela paisagem com que conviveu desde criança, o rio Sado, João Vaz, dedicou-se à pintura de marinhas em que se viria a distinguir, interpretando com raro sentimento lírico trechos do Tejo e do Sado, onde sobressaem o colorido e a luminosidade.

Com pinturas a óleo e aguarelas participou em exposições da Sociedade de Belas Artes, do Grémio Artístico e do Grupo do Leão de que foi fundador juntamente com outros artistas da sua geração. Na Escola Industrial Afonso Domingues, onde foi professor de desenho cerca de quarenta anos, foi erigido um busto em bronze do artista, obra que em 1949 viria a ser reproduzida em mármore no monumento construído em Setúbal.

As suas obras encontram-se em muitas colecções oficiais e particulares. No Museu de Marinha podem ver-se: *Canoa Regressando da Pesca*, *Um Dia Turvo*, *Praia de Buarcos*, *Douro (Trecho do Rio Douro)*, *Setúbal (Doca de Pesca)*, *Muleta do Barreiro*, *Praia de Espinho*, *Barcos Varados na Praia de Olhão (Concertando Redes)*, as três primeiras pertencentes à colecção Seixas.

O quadro que se reproduz, com as dimensões de 3.00 x 1,70m, representa a actividade na Doca de Pesca em Setúbal. João Vaz retrata com vivacidade a azáfama do desembarque do peixe, sendo evidentes a luminosidade e cor características marcantes do autor.

As obras do pintor João Vaz que integram a exposição permanente do Museu de Marinha formam um conjunto que se evidencia pela harmonia dos motivos e pela cor e luminosidade que o autor lhes soube imprimir, pelo que constituem aliciente para quem visita o Museu onde podem ser apreciadas na Sala da Pesca.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

23. As Marinhas de João Vaz no Museu de Marinha



(Foto do Arquivo do Museu de Marinha)

REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 339 • ANO XXX

FEVEREIRO 2001 • MENSAL • 250\$00



A MARINHA NA COOPERAÇÃO

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



Entre estas duas fotografias está decorrido mais de meio século. Ontem como hoje, continua a ser digno do maior apreço o aprumo e a atitude que os cadetes da Escola Naval sempre assumem, quando chamados a representar a nossa Armada. Mais do que uma nobre tradição, tem sido esta a cultura da Instituição –MARINHA- e sempre assim há-de ser por todos os tempos, enquanto o sentir da Nação continuar a reconhecer a missão militar como valor fundamental e indiscutível da vida colectiva, como o prova o testemunho dos séculos.

Em cima: O Presidente da República, Marechal Óscar Fragoso Carmona, passa em revista o Corpo de Alunos da Escola Naval, em 1940, identificando-se os seguintes cadetes, da esquerda para a direita e de cima para baixo:

- Teixeira da Mota, Pestana Malhado, Fonseca Caxaria, Lopes Praça;
- Costa Maia, Antunes da Mota, Cupertino Guerra, Sousa Machado, Gil Conde, Luís de Oliveira, Santos Gaspar;
- Martins Ramos, Soeiro de Brito, Carlos Mota, Alcibíades Cruz, Costa Bastos, Sousa da Fonseca;
- Pereira Soares, Almeida Pinheiro, Sousa Uva, Esperança Barroco.

Em baixo: O Presidente da República, Dr. Jorge Sampaio, passa revista ao actual Corpo de Alunos, aquando da última cerimónia de abertura solene do Ano Escolar na Escola Naval.



Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 339 • Ano XXX

Fevereiro 2001

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: 250\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

SUMÁRIO



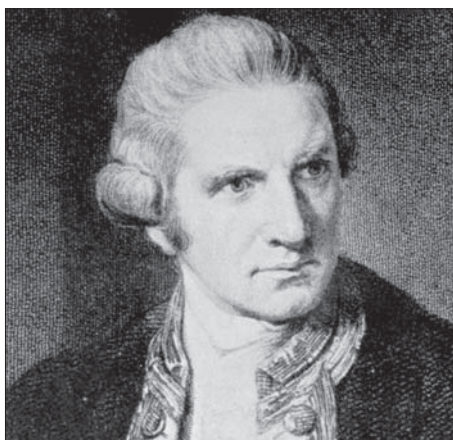
O Instituto Hidrográfico está empenhado em dois projectos (Estações DGPS e Cartas Electrónicas de Navegação – CENO) para a navegação em segurança.

5



Fuzileiros colaboram na Campanha Nacional de Vacinação contra a Poliomielite em Timor.

8



As viagens de James Cook à Austrália e Nova Zelândia abriram novas perspectivas para o futuro destas zonas do Pacífico.

16

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
PONTO AO MEIO DIA	4
COOPERAÇÃO TÉCNICO-MILITAR	10
ESCOLA NAVAL	12
EFEMÉRIDE	14
A MARINHA DE D. MANUEL (11)	15
CARTA DO CEMA	21
AQUÁRIO VASCO DA GAMA	22
TOMADAS DE POSSE	24
NOTÍCIAS	26
DESPORTO	29
HISTÓRIAS DA BOTICA (5)	30
BIBLIOGRAFIA	31
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA

REVISTA DA ARMADA



A MARINHA NA COOPERAÇÃO

Fuzileiros em Timor.

ANUNCIANTES:

Clinica Santa Madalena; Telerus - Sistemas de Telecomunicações S.A.



A Cooperação Técnico-Militar e a Defesa Preventiva

A primeira vista parece um contra-senso utilizar as forças armadas para fomentar segurança e o desenvolvimento pela via da cooperação técnico-militar. No entanto, a experiência portuguesa em África, ao evidenciar essa possibilidade, permitiu materializar, entre nós, um novo tipo de missão: a defesa preventiva. Tal como a medicina preventiva cria condições para a saúde dos indivíduos e torna a doença menos provável, a defesa preventiva destina-se a apoiar a paz, a tornar a guerra menos provável e a dissuasão desnecessária; inclui esforços para desencorajar o conflito e vocaciona os aparelhos de defesa dos países objecto deste tipo de missão para o fomento da democracia, da confiança e do entendimento dentro e entre os Estados.

A modalidade de operacionalização da defesa preventiva adoptada por Portugal é a cooperação técnico-militar, um instrumento estratégico do Estado que visa cumprir os seus propósitos através do consentimento institucionalizado pelas partes, rejeitando conscientemente os processos de coacção material ou física. Pressupõe, em tese, objectivos de segurança compatíveis e visa estabelecer relações conjuntivas entre parceiros. A base para a cooperação técnico-militar é a aceitação mútua de que os processos cooperativos se destinam unicamente à preparação das forças armadas para os desafios inerentes à sua inserção no Estado e em sociedades democráticas, o que implica, por um lado, torná-las mais aptas ao desempenho das múltiplas tarefas de defesa nacional e, por outro lado, consciencializá-las de que o emprego da força militar deve obedecer às limitações do consenso internacional, con-

siderado aceitável apenas depois de esgotados todos os outros instrumentos de influência ou coacção do Estado.

Em quase todos os países africanos os militares são uma importante força política interna. Quando as crises ocorrem é essencial que apoiem inequivocamente as soluções democráticas e desempenhem um papel positivo na sua resolução. Por isso, contactos regulares, formais e institucionalizados, entre os militares portugueses e os militares dos PALOP, revelam-se da maior utilidade para que estes incorporem os valores e aprendam como funcionam as forças

divulgação dos orçamentos, planos e políticas militares. Esta postura é essencial porque, se a arte da guerra requer o segredo e a surpresa, a arte da paz impõe a transparência e a confiança. Através desta divulgação, os países ganham visões das intenções estratégicas recíprocas, reduzindo as tensões para se envolverem em conflitos resultantes de corridas armamentistas ou de atitudes político-militares mal calculadas.

É certo que tarda a solução da guerra civil angolana. Contudo, a forma como os militares da Guiné-Bissau conduzi-

ram os destinos deste país durante a gravíssima crise, interna e externa, em que estiveram envolvidos, só foi possível graças aos efeitos benéficos de anos de cooperação técnico-militar. Em idênticas circunstâncias e, noutros países africanos, assistimos hoje a intermináveis conflitos de inusitada violência, cujas consequências



armadas numa democracia e para que estabeleçam relações de confiança com os seus vizinhos. No campo dos valores realçam-se os progressos conseguidos relativamente à afirmação dos direitos humanos, da democracia, do respeito pelas minorias e da primazia do direito. A existência de adequados programas de formação, onde se educam e alimentam estes aspectos, complementados pela promulgação de legislação apropriada à estruturação das forças armadas ao serviço das respectivas sociedades nacionais, revelam-se factores essenciais à regulação da forma de actuação das organizações militares dos PALOP. Entre as medidas mais importantes para fomentar a confiança entre os PALOP e os países vizinhos, preconizadas no âmbito da cooperação técnico-militar, encontra-se a regular

políticas, económicas e sociais perdurarão no tempo. Poderemos pois afirmar que a cooperação técnico-militar portuguesa é um exemplo paradigmático do insubstituível papel da defesa preventiva no fomento da segurança e do desenvolvimento que estrutura a paz em África. Como tal, constitui uma referência doutrinária fundamental e um símbolo da participação responsável de Portugal na manutenção da ordem mundial numa região que conhece bem, o que fomenta a credibilidade e o respeito internacional do país, aspectos essenciais para que as opiniões dos nossos governantes sejam acolhidas durante a resolução dos grandes problemas mundiais.

António Silva Ribeiro
CFR

Navegação em segurança no novo milénio

Contributos do Instituto Hidrográfico

INTRODUÇÃO

A preocupação com a segurança marítima e a segurança da navegação tem aumentado muito nos últimos anos. A opinião pública está cada vez mais sensível e atenta aos acidentes marítimos e aos seus efeitos sobre o meio ambiente.

Acidentes como o do *Exxon Valdez*, em 1989, provocam danos irreversíveis e prejuízos elevadíssimos que urge tentar evitar. Este acidente, que terá sido o mais grave da história, provocou um derrame de aproximadamente 42 milhões de litros de crude, sendo responsável pela morte de cerca de 250 mil aves, 5300 mamíferos e um número desconhecido de peixes. Os prejuízos rondaram os 480 milhões de contos, tendo o acidente resultado de um erro de navegação, já que o navio após sair da sua rota para evitar icebergues acabou por colidir nos rochedos de Bligh (estreito do Alaska).

Em águas Portuguesas nunca aconteceu um acidente destas dimensões mas sucedem-se, ano após ano, acidentes e incidentes de gravidade variável. A Direcção Geral de Marinha possui registos, desde 1971, dos acidentes e incidentes geradores de poluição ocorridos nos espaços marítimos sob jurisdição nacional. Os valores totais são de certa forma preocupantes, tendo-se atingido um máximo de 132 acidentes/incidentes de poluição em 1990. Alguns deles deveram-se, certamente, a erros de navegação.

Com vista a melhorar a segurança da navegação nas águas Portuguesas, contribuindo para a redução do número de acidentes marítimos, o Instituto Hidrográfico (IH) tem-se empenhado em dois projectos bastante importantes:

- a instalação de estações DGPS (*Differential GPS*) em Portugal, destinadas a fornecer um serviço público de radionavegação extremamente preciso nas nossas águas e;

- a produção de Cartas Electrónicas de Navegação Oficiais (CENO), que poderão substituir, com vantagens, as tradicionais cartas de papel.

CONCEITO DO DGPS

O conceito do DGPS é bastante simples e semelhante ao usado no LORAN-C diferencial e no OMEGA diferencial. Coloca-se uma Estação de Referência num local de coordenadas perfeitamente conhecidas e

comparando essa posição com a posição obtida pelo sistema GPS podem-se gerar correcções. Essas correcções são radiodifundidas para os utilizadores nas proximidades por forma a que eles possam melhorar a exactidão das suas soluções de posicionamento.

A tabela seguinte sumaria os vários erros do GPS, com estimativas da sua magnitude média e da possível melhoria conseguida pelo DGPS, para utilizadores localizados perto da Estação de Referência. Nesta tabela, já não se considerou o erro devido à *Selective Availability*, uma vez que as autoridades Americanas desligaram em 1 de Maio de 2000 ano esse mecanismo de degradação intencional da exactidão do GPS.

Origem do Erro	GPS (m)	DGPS (m)
Atraso Ionosférico	10 - 15	0 - 0,5
Atraso Troposférico	3 - 4	0 - 0,5
Efemérides dos Satélites	2	0 - 0,5
Relógios dos Satélites	5 - 10	0
Multi-trajecto	0 - 2	0 - 2
Ruído do Receptor	1 - 2	1 - 2

Analisando esta tabela pode-se concluir que o DGPS permite melhorar a exactidão do GPS de um valor teórico de poucas dezenas de metros, garantido pelo Serviço de Posicionamento Padrão, para valores inferiores a 3 metros. Na prática, têm-se obtido resultados muito bons: o *Federal Radionavigation Plan - 1996* refere que "operações no terreno [com DGPS] estão a atingir exactidões na ordem de 1m" e o *Proposed Baseline European Radionavigation Plan* afirma que "testes [com DGPS] mostraram exactidões de 1m".



Fig. 1 - Estação DGPS experimental do Cabo Carvoeiro. Em primeiro plano vê-se a antena transmissora e junto à cúpula do farol a antena GPS (grande plano à direita).

Em Portugal foram feitos testes a partir de duas estações experimentais, montadas pelo IH (com material cedido a título de empréstimo por firmas do sector), no Cabo Espichel e no Cabo Carvoeiro (ver Figura 1) e que já foram desmontadas. Nos testes e experiências realizados com essas duas estações, durante o ano de 1999 (e numa altura em que ainda havia *Selective Availability*), a média dos erros das posições diferenciais observadas foi de 3,2m (95%), o que é um bom resultado, sobretudo por se tratar de estações experimentais.

Agora que a *Selective Availability* foi desligada poderá questionar-se a importância do DGPS, uma vez que o GPS natural, por si só, já garante uma exactidão aceitável para alguns utilizadores. No entanto, para os navegantes marítimos os benefícios do DGPS não se esgotam na melhoria de exactidão. Outra das vantagens mais significativas do DGPS reside no facto de garantir uma boa integridade (1) aos utilizadores. O sistema GPS não possui qualquer forma de avisar, em tempo real, os utilizadores de avarias nos satélites ou outras falhas no sistema, as quais poderão consistir na degradação da performance do GPS, implementada deliberada e inopinadamente pelas autoridades Norte-americanas, em caso de escalada de tensão, conflito ou outra situação em que tal seja julgado necessário (2). A utilização de Estações DGPS - que monitorizam, 24 horas por dia, a qualidade dos sinais GPS - permite notificar os utilizadores, na mesma área, de qualquer falha em menos de 5 segundos. As Estações DGPS poderão, inclusive, corrigir o erro de posicionamento decorrente dessa avaria ou falha. Este aspecto é essencial para qualquer navio que esteja a navegar em águas críticas e que não pode estar sujeito a que a posição GPS dada pelo seu receptor esteja incorrecta, sem o saber.

A integridade é, também, um requisito essencial em operações navais, em que além de uma elevada exactidão é necessário um grau de confiança muito elevado na posição obtida. Os benefícios do DGPS em guerra anfíbia, rocega de minas ou navegação em canal rocegado, entre outras missões, são óbvios, tanto pela elevada exactidão do DGPS, como também pela sua boa integridade.

Reconhecendo os benefícios do DGPS em operações navais, o Sub-grupo de Navegação da NATO tem vindo a identificar as potenciais utilizações militares do

DGPS, destacando-se a colocação / recuperação de objectos enterrados e/ou afundados (minas e sensores), contra-medidas de minas no mar, determinação e controlo da trajectória de drones, calibração de sistemas inerciais de navegação, aproximações portuárias, etc.

FUNCIONAMENTO DAS ESTAÇÕES DGPS MARÍTIMAS

As Estações DGPS estão, normalmente, ligadas a uma (ou mais) Estações de Controlo, por intermédio de linhas de comunicações telefónicas. A finalidade das Estações de Controlo é efectuar a monitorização e controlo, em tempo real, dos vários componentes das Estações DGPS, através da troca de informação num protocolo adequado.

As Estações DGPS são instaladas em locais estratégicos ao longo das costas dos países fornecedores deste serviço, de maneira a melhor poderem satisfazer as necessidades de posicionamento rigoroso em determinadas áreas. Cada uma possui, geralmente:

- duas Estações de Referência;
- um, ou dois, Monitores de Integridade.
- dois transmissores e;
- um, ou dois, PC's para controlo local.

Cada uma das Estações de Referência, cujas coordenadas são determinadas com a máxima exactidão, tem como função comparar a sua posição com a posição obtida pelo sistema GPS a fim de gerar correcções aos sinais dos satélites.

O Monitor de Integridade monitoriza o sinal radiodifundido pelo transmissor, por forma a verificar a exactidão das correcções geradas pela Estação de Referência. Os Monitores de Integridade garantem os elevados padrões de disponibilidade e integridade dos sistemas DGPS, verificando a exactidão das correcções radiodifundidas e determinando a comutação de uma Estação de Referência para a outra, caso algum dos parâmetros monitorizados exceda os limites pré-estabelecidos.

O projecto de instalação de Estações DGPS em Portugal, elaborado pelo IH, prevê:

- a instalação da Estação de Controlo na Direcção de Faróis, que ficará, no futuro encarregada da operação e manutenção de todas as Estações DGPS Portuguesas;
- a instalação de duas Estações DGPS em Portugal Continental, uma no Cabo de Sagres (Estação Rádio Naval de Sagres) e outra no Cabo Carvoeiro (Farol do Carvoeiro);
- a instalação de uma Estação DGPS no Arquipélago dos Açores (Estação Rádio Naval da Horta);
- a instalação de uma Estação DGPS no Arquipélago da Madeira (Estação Rádio Naval do Porto Santo).

As duas estações Continentais possuirão duplicação dos principais componentes, para assegurar que a operação do sistema não seja afectada por nenhuma falha individual de hardware. Como o componente individual

mais susceptível a falhas é o transmissor, instalar-se-ão dois transmissores em cada Estação DGPS. Em caso de haver uma falha que origine uma queda significativa na potência transmitida, ou mesmo a perda do sinal, o sistema comuta automática e imediatamente para o outro transmissor. Adicionalmente, existirão também duas Estações de Referência em cada Estação DGPS, o que permite ao PC de controlo local comutar para a Estação de Referência passiva, caso os parâmetros de funcionamento da activa saiam fora dos limites pré-estabelecidos. Assim, o sistema poderá, também, aguentar uma falha numa Estação de Referência, comutando automaticamente para a outra.

Relativamente aos Açores e à Madeira, optou-se por instalar apenas uma Estação DGPS em cada um dos Arquipélagos. Os valores de alcance obtidos com as estações experimentais (superiores a 200 milhas) levaram a concluir que a instalação de uma única estação permitirá cobrir toda a faixa costeira em torno desses Arquipélagos. Essas Estações DGPS deverão estar equipadas com transmissores de LF/MF mais potentes do que os que equiparão as estações do Continente, até porque aí será mais fácil obter autorização para transmitir sinais de maior potência, pois não se coloca o problema de interferir com Estações DGPS de outros países. Além disso, essas estações deverão possuir redundância em todos os equipamentos, de forma a que nenhuma avaria individual possa comprometer o seu funcionamento. Assim, as estações dos Arquipélagos, além da duplicação dos transmissores e das Estações de Referência, possuirão também dois Monitores de Integridade e dois PC's de controlo local, o que não acontecerá nas estações Continentais que apenas possuirão um Monitor de Integridade e um PC para controlo. Obter-se-á, assim, a redundância total desejada para as ilhas.

Relativamente à exactidão que uma cadeia constituída nestes moldes pode garantir, pensamos que os testes efectuados com as estações experimentais dão uma boa indicação daquilo que se pode esperar. As estações experimentais do Espichel e do Carvoeiro apresentaram um erro médio no posicionamento horizontal de 3,2m (95%), mesmo a grandes distâncias. É de esperar que as Estações DGPS definitivas permitam a obtenção de melhor exactidão, pois disporão de um Monitor de Integridade, que verificará em permanência o correcto funcionamento das Estações de Referência, o que não acontecia nas estações experimentais.

A Figura 2 apresenta uma previsão de cobertura, para o Continente, considerando as duas Estações DGPS instaladas nos locais já mencionados. O modelo matemático usado na elaboração dessa previsão entra em consideração com a potência radiada, a dispersão esférica, a condutividade do solo e o ruído atmosférico que não é excedido em 97% do tempo.

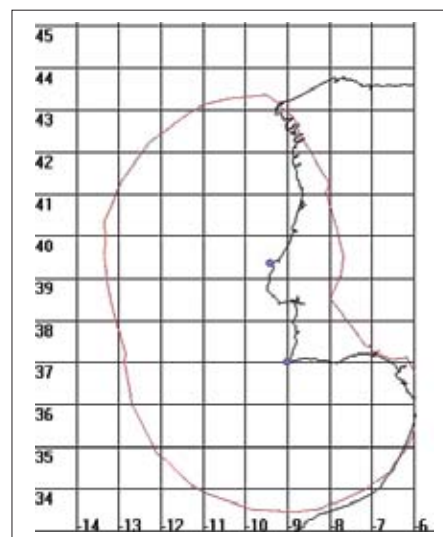


Fig. 2 - Previsão de cobertura correspondente às duas Estações DGPS proposta pelo IH para Portugal Continental

DESENVOLVIMENTO DAS CARTAS ELECTRÓNICAS

Além do empenhamento neste projecto de instalação de Estações DGPS em Portugal, o IH está também a acompanhar a revolução em curso com a introdução na navegação marítima de cartas electrónicas. Antes de mais importa referir que proliferam no mercado diversos tipos de cartas electrónicas, mas que apenas as Cartas Electrónicas de Navegação Oficiais (CENO), quando lidas num *Electronic Chart Display and Information System* (ECDIS) oficialmente aprovado, são reconhecidas pela Organização Marítima Internacional (OMI) como sendo equivalentes às cartas náuticas oficiais de papel.

Existem várias Resoluções e Normas que enquadram e regulamentam a equivalência das cartas electrónicas com as cartas de papel, nomeadamente:

- A Resolução A.817 (XIX) da OMI (Novembro de 1995) intitulada "*Performance Standards for Electronic Chart Display and Information Systems*", que estabelece que o "ECDIS, com os necessários back-ups, pode ser aceite como sendo equivalente às cartas náuticas actualizadas requeridas pela Regra V/20 da Convenção SOLAS de 1974";
- A Norma da Organização Hidrográfica Internacional (1997) "*Transfer Standards for Digital Hydrographic Data*", conhecida por S-57 – 3ª edição, em que se inclui a especificação da produção das CENO;
- A Resolução da Comissão Electrotécnica Internacional "ECDIS – *Operational and performance standards, methods of testing and required test results*", concluída em finais de 1998 e publicada como Resolução CEI 61174, que é um documento técnico que serve de referência aos fabricantes e autoridades certificadoras de ECDIS.

Assim, para que o conjunto ECDIS/CENO seja considerado equivalente às cartas náuticas oficiais de papel, é necessário que:

- o equipamento de leitura e visualização das cartas electrónicas (ECDIS) seja certificado de acordo com a Resolução CEI 61174 e
- as cartas electrónicas apresentadas tenham sido produzidas no formato S-57 – 3ª edição e
- essas cartas tenham sido publicadas por, ou sob autorização de, uma organização hidrográfica governamental.

Só no caso de se verificarem essas três condições é que as cartas electrónicas são consideradas equivalentes às cartas náuticas oficiais de papel requeridas pela Convenção SOLAS, na sua Regra V/20.

Apenas os equipamentos certificados de acordo com a Resolução CEI 61174 tomam a designação de ECDIS. Cabe aqui referir que no Outono de 1999 foi certificado, pela BSH, o primeiro equipamento ECDIS em todo o Mundo: o *Navi-Sailor 2400 ECDIS* da firma TRANSAS. Entretanto, já foram certificados outros equipamentos ECDIS, nomeadamente os das firmas *Kelvin Hughes*, *ASPO/NAVINTRA*, *HDW*, *Atlas*, *Raytheon* e *Simrad*. Da mesma forma, também apenas as cartas que estejam conformes com a Norma S-57 – 3ª edição e que tenham sido publicadas por, ou sob autorização de, uma organização hidrográfica governamental, tomam a designação de CENO.

Em virtude da sua complexidade, a produção e distribuição de CENO, em todo o mundo, está a decorrer a um ritmo relativamente lento. Por forma a responder às necessidades dos navegantes, disponibilizando-lhes cartas electrónicas oficiais que possam, temporariamente, suprir a falta de CENO, alguns organismos hidrográficos governamentais desenvolveram e lançaram no mercado cartas electrónicas oficiais alternativas, em formato *raster*, já que a sua produção é muito mais rápida do que a das CENO. Estas cartas *raster* oficiais, embora não permitam a performance extremamente versátil e avançada das CENO, possuem todas as vantagens das cartas de papel, melhoradas pela natureza digital do seu formato. Reconhecendo o papel que elas podem desempenhar, enquanto não existir uma cobertura adequada de CENO, a OMI decidiu "permitir a utilização dos ECDIS com cartas *raster* oficiais sempre que não houver CENO da área em causa". Desta forma o ECDIS já pode ser utilizado em todo o mundo, funcionando num modo conhecido na gíria por "*dual fuel*", i.e. quando houver CENO da área em que o navio navegue, o ECDIS usá-la-á, prioritariamente, quando o mesmo não suceder, o ECDIS utilizará cartas *raster*, uma vez que estas já cobrem todo o globo.

PARTICIPAÇÃO DO IH NO RENC NORTE EUROPEU

A produção e a distribuição de CENO não seguem as regras tradicionais, segundo as quais cada organização hidrográfica governamental poderia usar dados de outras organiza-

ções homólogas para produzir cartas náuticas. A intenção era a de melhorar a segurança da navegação. Com o advento da era digital tal procedimento deixou de se aplicar. Cada país passou a poder publicar CENO apenas das suas águas. Isso dificultaria a tarefa dos navegantes que passariam a ter de adquirir CENO a cada país individualmente. Surgiu assim o conceito dos *Regional Electronic Navigational Chart Centres (RENC)*, agrupando vários institutos hidrográficos numa mesma área geográfica. Esses RENC deverão reunir os dados de produção cartográfica dos vários países membros e centralizar a sua distribuição de uma forma uniforme e fácil. Cada RENC fornecerá as CENO da respectiva área geográfica, podendo, mediante acordos com os outros RENC, distribuir cartas de todo o Mundo.

O primeiro RENC a ser formado foi o do Norte da Europa, que integra actualmente 10 países: Alemanha, Dinamarca, Finlândia, França, Holanda, Noruega, Polónia, Portugal, Reino Unido e Suécia. A sua sede localiza-se em Stavanger (Noruega). A partir de 1 de Julho de 1999 o RENC do Norte da Europa adoptou a designação PRIMAR, que passou a ser também a sua marca registada.

Além de facilitar o acesso dos navegantes às CENO, o PRIMAR visa também regular, numa fase inicial, os custos de mercado das CENO, evitando que estes subam de forma especulativa. Para isso, o PRIMAR concorrerá, pelo menos inicialmente, com outros revendedores de produtos náuticos, que também poderão vender CENO.



Fig. 3 - Mapa mostrando a verde as nações que já possuem Estações DGPS. Portugal e Itália já efectuaram testes visando a sua instalação.

O IH está empenhado desde há alguns anos na produção de CENO, como o testemunha a sua adesão ao RENC Norte Europeu, em Setembro de 1997. Já foram produzidas pelo IH, encontrando-se em fase de comercialização, 3 CENO correspondentes ao porto de Lisboa, 1 relativa à costa do Algarve, outra da área da costa oeste de Portugal Continental, compreendida entre o Cabo de Sines e Lagos e 2 CENO do Arquipélago dos Açores (uma do grupo central e outra do grupo oriental).

Em fase final de produção encontram-se 2 CENO relativas às áreas costeiras compreen-

didadas entre Sines e Cabo da Roca e entre Aveiro e Peniche, uma carta geral do Arquipélago dos Açores e ainda a carta oceânica que inclui Portugal Continental e os Arquipélagos da Madeira e dos Açores.

Espera-se concluir a cobertura de toda a costa de Portugal Continental com cartas costeiras, que vão até cerca de 60 milhas da linha de costa, em meados deste ano.

CONCLUSÃO

Como conclusão pretendemos realçar que estes projectos, em novas tecnologias de navegação, poderão contribuir definitivamente para reduzir a probabilidade de ocorrência de acidentes marítimos em águas de soberania Portuguesa. Esses acidentes marítimos são normalmente penalizadores, não só para o meio ambiente, como também para o erário público. De acordo com informações veiculadas pela comunicação social, o acidente do navio mercante "Courage", ocorrido no final de 1999 em Aveiro, terá custado, no total, mais de 1 milhão de contos, sendo que acidentes deste tipo ocorrem com alguma frequência na nossa costa.

As CENO, quando lidas e apresentadas num ECDIS certificado, constituem uma mais valia extraordinária para os navegantes, contribuindo significativamente para o aumento da segurança marítima. Com o previsível crescimento acelerado na sua utilização, aumentam as exigências de exactidão no posicionamento. A própria OMI estabelece, na Resolução A.817 (XIX), que o ECDIS deve usar a posição do navio derivada de um sistema de posicionamento contínuo de elevada exactidão, capaz de assegurar uma navegação segura. O sistema DGPS tem sido considerado o adequado para integrar com o ECDIS / CENO. Torna-se, assim, extremamente importante dotar o nosso país de um conjunto de Estações DGPS, à semelhança do que já acontece em todos os países Europeus com costa Atlântica (ver Figura 3).

Se as Estações DGPS Portuguesas conseguirem, durante o seu período de funcionamento, que se poderá estender para além do ano 2020, evitar um acidente marítimo que seja – e espera-se que contribuam para evitar muitos mais – então já terá compensado o esforço feito na sua instalação.

1TEN Sardinha Monteiro

Divisão de Navegação - Instituto Hidrográfico

Notas:

1) Integridade é a qualidade que indica a confiança que se pode ter na informação fornecida por um sistema de radionavegação. A integridade inclui a capacidade do sistema de providenciar avisos atempados aos utilizadores quando o sistema não dever ser usado para navegação.

2) O Departamento de Defesa dos EUA, reserva-se ao direito de, em caso de crise ou conflito, degradar a exactidão do GPS, ou mesmo desligar o Serviço de Posicionamento Padrão, sem qualquer aviso prévio. Em tempo de paz qualquer interrupção do Serviço será divulgada com uma antecedência de apenas 48 horas.

Crónica de Timor

Fuzileiros participam em Campanha de Vacinação

Nos passados dias 9, 11 e 12 de Setembro os fuzileiros, integrados no Contingente Militar Português (PKF), colaboraram na Campanha Nacional de Vacinação Contra a Poliomielite no distrito de Manu-Fai.

Esta operação, iniciativa da Divisão de Serviços de Saúde da UNTAET em coordenação com as actividades sanitárias das administrações dos distritos, teve a cooperação, para além do PKF, de organizações não governamentais (ONG's) da área da saúde.

No caso do distrito de Manu-Fai, cuja defesa está atribuída à Companhia de Fuzileiros nº 23, merece destaque o papel de ONG-OIKOS que dispõe de uma equipa sediada na localidade de Same.



Cartaz da Campanha de Vacinação contra a Poliomielite.

Os trabalhos iniciaram-se cerca das seis horas da manhã, com a concentração de todos os participantes junto ao edifício da administração distrital. Formadas as oito equipas de Fuzileiros cada uma partiu para os diferentes aldeamentos pré-determinados, após receber uma mala térmica na qual estavam armazenadas as vacinas e equipamentos de comunicações, a fim de reportarem para a rede de administração, onde estava instalado o posto de comando, os resultados da operação. Depois de trajectos difíceis e morosos, em alguns casos parte deles efectuados a pé, foram as localidades atingidas ao fim da manhã e contactados os respectivos chefes de suco que entretanto tinham avisado as populações.

O autor desta crónica teve o ensejo de integrar uma das equipas que procedeu à vacinação de mais de uma centena de crianças nas localidades de Caicasa e Weleti e constatou das dificuldades que os fuzileiros tiveram que vencer para cumprir a sua missão.



Campanha de Vacinação.

Assim, para chegar à povoação de Weleti o trajecto a pé obrigou-nos a atravessar três linhas de água, já que as pontes tinham sido destruídas, sob um sol abrasador tendo o indicador de temperatura do equipamento de navegação por satélite (GPS) marcado 39°C, com uma humidade superior a 70%. À chegada, a população esperava-nos concentrados na escola primária e após conferidas as listas de vacinação, cada criança recebia, no dedo indicador direito, uma marca de tinta indelével após o que era vacinada.

Para levar a cabo a vacinação de 5.357 crianças, acção essa feita também em parte pelos fuzileiros, foram empregues cinco viaturas que percorreram um total de 750 Kms, tendo também sido empregues dois helicópteros das Nações Unidas para o transporte de vacinas e apoio logístico.

A campanha de vacinação contra a poliomielite foi muito trabalhosa mas altamente dignificante, pois os fuzileiros sentiram-se bastante gratificados ao terem contribuído para que o espectro da terrível doença fosse significativamente reduzido nestas tão martirizadas terras timorenses.



Patrulha sanitária.

O NATAL DOS FUZILEIROS

Seguindo a tradição, os fuzileiros comemoraram o Natal tendo contado com a presença do Comandante do Corpo de Fuzileiros (CCF), CMG FZ Cunha Brazão e do Capelão da Base de Fuzileiros, 2TEN Capelão Licínio Silva.



Festa de Natal.

O programa das festividades teve início com a visita do Comandante Brazão a todos os postos guarnecidos pelos fuzileiros, desde o situado a maior altitude, o retransmissor do monte Ramelau, onde o pessoal fez questão de receber CCF com as devidas iguarias, merecendo destaque as tradicionais rabanadas confeccionadas por um açoriano – o 1GRT FZ Oliveira, até à posição mais longínqua – Alas.

No aquartelamento de Same foi inaugurado um bar e respectiva esplanada, antes da tradicional ceia de Natal para o qual foram convidadas duas professoras portuguesas: Edite Castro e Cristina Meneses que leccionam naquela localidade e fizeram questão em envergar trajes timorenses.

À meia noite a igreja de Same foi demasiado pequena para acolher mais de um milhar de fieis para assistirem à missa do galo, celebrada em português pelo capelão Licínio Silva e em tetum pelo pároco local, padre Gelósio da Silva.

Na manhã de 25 de Dezembro, após a realização da missa de Natal, o sacerdote português, em nome do Chefe de Serviço da

Assistência Religiosa da Marinha, CMG Capelão Amorim, procedeu à oferta à paróquia de Same de uma imagem de Nossa Senhora do Mar.

Ao final da manhã, no aquartelamento, procedeu-se primeiramente à distribuição de brinquedos por dezenas de crianças e depois foi a vez de cada um dos 157 fuzileiros receberem das mãos do Comandante Brazão uma prenda de Natal na qual estava gravado - "Fuzileiros Timor 2000". Com o almoço de Natal oferecido às crianças, a membros de administração, aos chefes de suco e seus parentes, terminaram estas festas de Natal que para os fuzileiros serão sempre recordadas dado que, apesar de longe das suas terras e dos seus familiares, se sentiram acompanhados pelo seu Comandante e pela população que tão devotamente apoiam.

PASSAGEM DE ANO NOS MONTES RAMELAU

Um grupo de cerca de 40 pessoas decidiu festejar a passagem do ano e celebrar a entrada do novo século e milénio de uma forma diferente, subindo ao ponto mais alto do território.

Tratava-se de um grupo heterogéneo – constituído por civis: professores portugueses e elementos da comunicação social, da RTP – com uma equipa chefiada pela repórter Lavínia Leal, e da TSF – jornalista Pedro Costa. Do grupo faziam parte também 30 militares da PKF, destacando-se o 2º Comandante da Força – Major General, do exército australiano, Mike Smith, acompanhado pelo respectivo ajudante de campo – 1º Tenente, da Marinha canadiana, Trabinsky. O grupo de militares portugueses era chefiado pelo Comandante do Contingente – Coronel de Cavalaria Martins Ferreira, para além de outros oficiais, sar-

gentos e praças quer do Comando do Sector Central, quer do Batalhão Português, estando a Marinha representada pelos Cabo CCT Reis Pereira e pelo autor destas linhas.

O Ramelau é uma cordilheira que se desenvolve longitudinalmente, dominando a zona ocidental do território. O cume mais alto é o Tatamailau com 2963 m e a cerca de 45 Km a sul de Dili. Destacam-se ainda nesta cordilheira os montes Caterai (2100m), Darulau (2320m), Cablac (2180m) e Cailaco (1916m). O relevo deste território é algo que impressiona pela sua grandiosidade e magnificência e do qual decorre a rede hidrográfica, servindo as suas cristas de separação de águas e formando uma linha quase contínua desde o ilhéu de Jaco no extremo Leste, linha esta que constitui a espinha dorsal da "Ilha do Crocodilo".



Militares e professores portugueses.

Após um percurso em viatura até à localidade de Hatobuilico sede de sub-distrito, no distrito de Ainaro, o grupo efectuou a pé o percurso até ao cume, muito embora uma boa parte do equipamento e dos abastecimentos fosse transportado por pequenos cavalos de carga – Kuda oan (tradução literal em Tetum). Após cerca de duas horas e meia de cansativa caminhada, pelas 17 horas do dia 31, alcançamos um planalto onde foi montado o acampamento. A passagem de ano foi celebrada com o habitual espumante, e no primeiro dia do novo milénio, às cinco horas da manhã iniciámos a subida do último lance até ao topo, para assistirmos ao crepúsculo matutino. Quando surgiram os primeiros alvorenos ficamos extasiados pela paisagem, podíamos avistar não só as duas costas Norte e Sul, mas também o extremo Leste. A cerca de 200 Km de distância!

Naquele momento as palavras inscritas numa placa, há muitos anos lá existente e bem preservada, não podiam ter mais significado para o grupo que alcançou o cume. Reza assim:

PORTUGAL
ALTO IMPÉRIO
QUE O SOL LOGO
EM NASCENDO
VÊ PRIMEIRO

Pereira Lourenço
CTEN FZ



Vista dos Montes Ramelau.

Visita à Base Naval de Metangula

Deslocou-se a Metangula uma delegação da Direcção Geral de Política de Defesa Nacional, na qual foram integrados o Adido de Defesa, Comandante Santos Lourenço e eu, na minha qualidade de Director Técnico do Projecto n.º 6: "Apoio à Organização e Funcionamento da Marinha", da Cooperação Técnico Militar de Portugal com Moçambique. Esta deslocação teve como finalidade efectuar uma primeira avaliação técnica, tendente à inventariação de necessidades para dar início ao treino embarcado ao pessoal que termina os cursos ministrados nas Escolas de Formação da Marinha de Guerra de Moçambique situadas em Maputo, no âmbito do Sub - Projecto n.º 6 B: "Apoio à Formação Técnica".



Uma LFP no plano

No dia 5 de Junho, pelas 06.00 horas, partimos de Maputo, em avião da LAM, com escala na Beira e destino Nampula. Nesta cidade mudamos para outro avião, também da LAM, e seguimos para Lichinga, antiga Vila Cabral, onde aterramos pelas 12.00 horas. Estava cumprida a primeira etapa, depois

de termos percorrido cerca de 1.800 Km.

Dia 6, pelas 06.30 horas, partimos em direcção a Metangula, onde chegamos pelas 09.30. Foram cerca de três horas para percorrer 108 Km em estrada, estando 80 Km alcatroados e os restantes 28 Km em terra batida, com razoáveis condições de circulação, na época seca. Já perto da povoação, pouco depois de iniciarmos a descida do monte Tchifuli, numa volta da picada descortinamos a imponente baía de Metangula, com a Base Naval aí implantada. Que majestosa paisagem, que sensação ver a Base do monte... quando passei 13 meses a espreitar o monte da Base, já lá vão 32 anos!

Às 0930 começou a visita, tendo a delegação sido recebida com o cerimonial que é devido ao Adido de Defesa, entidade mais representativa que integrava a delegação.

O Comandante da Base, Capitão-de-Mar-e-Guerra Nitrogénio preparou, ao pormenor, esta visita. Tudo nos foi facultado observar e os oficiais acompanhantes, de cada um dos dois grupos em que a delegação foi dividida, prestaram os esclarecimentos solicitados. As instalações estão, de uma forma geral, bastante degradadas mas as paredes e os telhados estão em condições razoáveis, o que permite encarar a viabilidade de recuperação de algumas delas. As oficinas do Serviço de Assistência Oficial,



Algumas das lanchas atracadas ao cais de reabastecimento.

junto ao cais das lanchas, estão em condições regulares e mantêm-se a funcionar, embora com bastantes limitações por falta de sobressalentes, pese embora terem sido fornecidos pela nossa Marinha, em 1999, cerca de 10.000 contos, a preços de 1974, de sobressalentes para as Unidades Navais, para os motores fora de borda e para os geradores da Base. A enfermaria, que apoia cerca de cento e oitenta militares e civis que trabalham na Base e suas famílias, está em pleno funcionamento e tem as condições mínimas de habitabilidade, denotando as suas dependências um asseio irrepreensível. O seu encarregado desenvolve uma actividade notável, cortando e cosendo quando é necessário.

Sobre as lanchas, que são as mesmas que entregamos na altura da independência, 4 LFP's, 4 LDM's e 3 LDP's, cabe aos técnicos que integravam a delegação pronunciarem-se sobre a viabilidade da sua recuperação. Algumas ainda navegam, como se pode comprovar pelas fotografias juntas. Foi outro momento alto da nossa visita: navegar no Lago a bordo duma LDP, recordando navegações de outrora, levadas a cabo nesta massa líquida, por força das funções que me estavam confiadas.

No dia 8 rumamos de Lichinga para Maputo, via LAM, com escala em Tete, terminando assim a nossa missão.

Uma palavra final de reconhecimento para o Governo da Província do Niassa pelas facilidades logísticas disponibilizadas em alojamento e viaturas e, nomeadamente, para o seu Director de Transportes, que nos acompanhou nas duas deslocações a Metangula.



Pedro Correia do Amaral
CMG RES

Cerimónia de Imposição de Boinas na Escola de Fuzileiros da Marinha de Guerra de Moçambique

Decorreu no período de 28FEV00 a 23JUN00, na Escola de Fuzileiros da Marinha de Guerra de Moçambique, um Curso de Formação de Praças destinados à classe de Fuzileiros Navais. Este curso, foi assessorado tecnicamente pelos militares que prestam serviço no Sub-Projecto n.º 6 C, reforçados por uma Unidade Móvel de Instrução composta por um oficial, um sargento e uma praça, todos da classe de Fuzileiros. Iniciaram este curso 138 militares que tinham terminado a Instrução de Recruta, comum aos três Ramos das Forças Armadas, com a duração de quatro meses, no Centro de Instrução da Manhica, pertencente ao Exército. Acabaram, com sucesso, o curso 104 novos Fuzileiros Navais.



Imposição duma boina

A cerimónia de imposição de boinas teve lugar no último dia do curso, tendo sido presidida pelo Ministro da Defesa, General Tobias Daí. Estiveram presentes, para além dos militares portugueses que prestam serviço na Cooperação Técnico Militar, o CEMGFA, General Lagos Lidimu, o Comandante da Marinha de Guerra de Moçambique, CALM Pascoal Nhalungo, vários oficiais gerais e superiores dos três Ramos, entidades civis da Catembe e muitos familiares dos alunos.

(Colaboração da CTM de Moçambique - Projecto n.º 6)

Visita duma Delegação da DGPDN à CTM em Moçambique

Deslocou-se à República de Moçambique, no período de 8 a 18 de Outubro passado, uma Delegação da Direcção Geral de Política de Defesa Nacional, composta pela Dr.^a Maria Luís Figueiredo, Directora do Departamento de Cooperação Técnico-Militar e pelo CFR FZ Luís Loureiro Nunes, oficial que presta serviço naquele Departamento, tendo a seu cargo a coordenação de Moçambique. Dando cumprimento ao programa previsto para esta deslocação, em 16 de Outubro, foi visitada a Escola de Fuzileiros sediada na Catembe. A Delegação, acompanhada pelos Adido de Defesa, Director do Projecto n.º 6, Director do Sub-Projecto n.º 6 C e respectivos Contrapartes moçambicanos, foi recebida pelo 2º Comandante que, apresentou as Forças em Parada, compostas pelas Guarnição da Escola e 2ª Companhia de Fuzileiros, seguindo-se o desfile, em continência. Numa das salas de aula, o 2º Comandante proferiu umas breves palavras sobre a missão dos Fuzileiros da Marinha de Guerra de Moçambique e as actividades da Escola, salientando a importância da realização de exercícios combinados com os Fuzileiros portugueses. Seguidamente, foram visitadas as instalações e observadas demonstrações de ginástica de aplicação militar, que incluíram a transposição de alguns obstáculos da respectiva pista. Terminada esta visita a Delegação dirigiu-se para as instalações da Assessoria Permanente do Sub-Projecto n.º 6 C, situada perto da Escola de Fuzileiros. A residência da Catembe e seus anexos, foram, também, visitados pela Delegação.



A delegação portuguesa ladeada pelo Adido de Defesa MGEN PILAV Barrigas Queiroga e pelo Contraparte do Director-Técnico do Projecto n.º 6, CMG FADM Issumalgy Valgy, recebe as honras militares das Forças em Parada.

No final desta visita os elementos da Delegação manifestaram o seu regozijo pela boa apresentação das instalações e pelas actividades desenvolvidas por este Sub-Projecto.

Em 17 de Outubro a delegação, com idêntico acompanhamento, visitou as instalações do Sub-Projecto n.º 6 B. De acordo com o programa, esta visita iniciou-se com a apresentação de cumprimentos ao Comandante da Marinha de Guerra de Moçambique. Durante este acto protocolar, o Vice-Almirante Pascoal Nhalungo proferiu palavras de muito apreço pela colaboração prestada pela Parte portuguesa nas acções que estão a ser desenvolvidas, no âmbito do Projecto n.º 6, vincando bem a importância que tem, para a Marinha de Guerra de Moçambique, as acções de formação

ministradas e a necessidade de serem consolidados os conhecimentos adquiridos, com a realização de estágios embarcados e de exercícios conjuntos. Seguiu-se a visita às Escolas de Formação, integradas no Sub-Projecto n.º 6 B. O Director Escolar apresentou os oficiais e sargentos formadores e, seguidamente, na Sala de Informática, fez o balanço da actividade escolar desenvolvida, desde 28 de Fevereiro do corrente ano, data em que se iniciaram os primeiros Cursos de Formação de Grumetes, até ao presente e perspectivou as actividades escolares previstas até finais de 2001. Após a exposição do Director Escolar foram visitadas as diversas dependências das Escolas, com especial destaque para a Sala de Informática e para as Oficinas de Electricidade e de Máquinas. No final desta visita os elementos da delegação manifestaram o seu agrado pelo que lhes foi dado observar. Transcreve-se, com a devida vénia, do "livro de honra" das Escolas de Formação, as palavras nele exaradas pela Directora do Departamento de Cooperação Técnico-Militar:

"É com imensa satisfação que acabo de visitar as instalações do Grupo de Escolas de Formação da Marinha de Guerra de Moçambique. Não posso deixar de registar que esta obra se deve a todos quantos Oficiais, Sargentos e Praças das Marinhas de Guerra de Moçambique e de Portugal deram corpo a este projecto. Longa vida a este Grupo de Escolas e que o futuro lhe reserve todos os êxitos possíveis."



(Colaboração da CTM – Moçambique)



Visita à Oficina de Máquinas.

Uma visita a Salamanca

ESBOÇO HISTÓRICO

O rio Tormes alimenta-se dos degelos e águas pluviais que correm da Serra de Gredos e Serra de Ávila, conjunto montanhoso que atravessa a Península Ibérica no sentido este-oeste e continua no território português com o sistema Montejunto-Estrela. Corre para norte, entrando no extenso planalto e indo desaguar ao Douro. É a confluência das condições geográficas locais que determinou o aparecimento da cidade de Salamanca. Seguindo o curso do Tormes, de sul para norte, os viajantes ultrapassavam a cadeia de montanhas onde nasce o rio - de ermos caminhos, próprios de cabras e ovelhas - e deparavam-se com o imenso planalto, próprio para a agricultura. Duas formas de vida encontraram naqueles pequenos terraços sobranceiros a uma curva do Tormes o local protegido e seguro para o seu comércio. É assim mesmo que nascem as cidades: precisam condições naturais de segurança contra as razias de montanheiros e meliantes e situam-se na confluência de caminhos naturais, permitindo o acesso a mercadores vindos de toda a parte. No caso de Salamanca um dos caminhos sobre que se colocou é a ancestral rota da prata, por onde circularam os mais antigos povos da Península, transportando esse preciso metal até ao Mediterrâneo.

As populações pré-romanas são os celtiberos, e Salamanca edificou-se no limite entre as comunidades de agricultores vaceus (norte) e de pastores vetãos¹ (sul), sendo povoada, essencialmente, por estes últimos. No século III a.C., Aníbal (Cartago) levou a cabo uma campanha sobre a Península Ibérica, de cujas riquezas pretendia apoderar-se, e onde pretendia fazer uma base para voltar a atacar Roma. Em 220 a.C. os seus exércitos cercaram

e conquistaram Salamanca (Helmantiké, como a descreve Políbio e Livio), deixando o episódio guerreiro marcado por uma lenda de heroísmo de mulheres salmantinas. Cercada a cidade, prometeu Aníbal que a deixaria em paz, a troco de valores em prata e ouro, mas os salmantinos não aceitaram e viram entrar as tropas de Cartago, com grande violência. Assustados, pediram, então, que os deixassem sair apenas com as suas túnicas, deixando as suas armas e riquezas. Assim aconteceu, mas as mulheres - cuidando que não seriam revisitadas as suas roupas - trouxeram as espadas escondidas e deram-nas aos homens que voltaram a atacar os cartagineses, recuperando uma parte dos seus bens e fugindo para as montanhas.

Seguiu-se a ocupação romana, mas a submissão dos povos locais não foi pacífica - como é sabido, pela lenda de Viriato -, contudo a lei romana acabou por chegar a toda a parte, mantendo-se por muitos séculos, subsistindo (de certa maneira) às invasões bárbaras e, particularmente, à entrada dos visigodos, no século V. Salamanca guarda ainda numerosos vestígios da sua fase mais antiga, e dois deles tornaram-se símbolos da própria cidade. O mais notável é a ponte romana, que atravessa o Tormes a sul da cidade, em direcção à chamada porta do rio: no seguimento da tal rota da prata, que atravessava a Península, de Cádiz até Astorga, passando por Mérida. E o outro é o *varrasco* celta, verdadeiro ex-libris da cidade, constituído por uma escultura em granito de um touro colocado num plinto, com formas toscas e (talvez) primitivas, mas de um simbolismo muito rico e específico, ligado à fertilidade da terra.

Salamanca foi reconquistada aos mouros, no ano de 1102, por Afonso VI de Leão e Castela, avô de Afonso Henriques. A partir de



Miguel de Unamuno.

então, a cidade desenvolveu-se em torno da catedral e - pouco tempo depois - da Universidade, oficializada por Carta Magna de Afonso X, o Sábio, datada de Toledo em 24 de Maio de 1254, mas existente desde o reinado de Afonso IX. É a Universidade mais antiga da Península Ibérica, e pouco mais recente é que as de Bolonha e Paris.

SALAMANCA: A CIDADE UNIVERSITÁRIA

Cidade Universitária desde remotos tempos, foi à volta desta instituição de saber que cresceu e se desenvolveu, agregando colégios e atraindo estudantes de toda a parte da Europa. De Salamanca saíram alguns dos astrónomos que serviram na corte portuguesa, nos reinados de D. João II e D. Manuel I, destacando-se pela sua importância e valor o Mestre Abraão Zacuto, autor das tábuas solares (Almanaque Perpétuo) que acompanharam Vasco da Gama à Índia e que serviram nas navegações portuguesas durante o século XV e XVI. A cidade tem por isso uma relação histórica estreita com Portugal que assumiu uma importância especial na época das grandes navegações. E isto, por si só, seria uma motivação suficiente para que a Escola Naval ali se deslocasse, procurando sentir naquelas pedras e bancos o mesmo cheiro, o mesmo ar e a mesma luz que sentiram Abraão Zacuto, Diogo Ortiz, Frei Luís de Leon, Miguel de Unamuno e muitas outras figuras de elevada craveira intelectual que ajudaram a construir a cultura que herdámos.

Chegados pois à cidade pelo caminho de Vilar Formoso, depara-se-nos o magnífico espectáculo do casario medieval, onde sobressaem as torres da catedral nova. Estávamos ao pé da ponte romana, de frente para o que terá sido a porta do rio, admirando o já falado *varrasco* salmantino, hoje degradado pelas cruezas do tempo e pela incompreensão dos



Ponte romana sobre o rio Tormes.



Praça Maior.

homens que, no século XIX, o mutilaram e atiraram para o Tormes, condenando-o a desaparecer de todo. Felizmente que a loucura não é eterna e a rudeza do granito foi mais forte que o vandalismo dos homens, permitindo que ainda hoje possamos admirar aquele belo exemplar, testemunho da cultura e religiosidade celta. No mesmo local, pode o viajante apreciar uma estátua que relembra a história do Lazareto de Tormes: o personagem da popular novela picaresca do século XIV. Lázaro, de seu nome, era o jovem pobre e ingénuo, oferecido pela mãe a um velho cego para lhe servir de guia, vê-se transformado em esperto vilão, sem escrúpulos ou sentimentos, pelas vicissitudes da vida e pela vileza dos homens.

Entrámos na cidade pela porta do rio, como qualquer peregrino que demandasse Santiago de Compostela, vindo do sul, ou como o fizeram milhares de mercadores da rota da prata, durante séculos e séculos. E subindo pelas estreitas ruelas, sempre em direcção ao norte, as duas catedrais surgem-nos de rompanse imersas no casario, sem que consigamos apreciar a grandeza da estrutura global. À parte que encontramos primeiro, pertence ao claustro da catedral românica - a mais antiga, construída no século XII sobre as ruínas de uma igreja visigótica - mas virando à esquerda e à direita, depois de passar pela Praça João XXIII, damos de caras com a entrada da catedral gótica, templo imponente construído ao lado do antigo e quase o engolindo nas suas paredes. No século

XVI, quando Salamanca já tinha uma apreciável população, o velho templo revelou-se insuficiente e cabido decidiu fazer um novo, mais espaçoso e adaptado aos novos tempos. Contudo, pensaram os fundadores não destruir o que estava feito, deixando que as novas naves crescessem a par das já existentes, apoiando-se nas velhas paredes. Hoje podemos apreciar os dois estilos arquitectónicos e comparar os géneros decorativos esculturais e pictóricos enquadrados no ambiente em que foram criados, formando dois conjuntos harmónicos que dão testemunho de duas épocas e de duas maneiras de pensar e sentir. Aliás, se observarmos cada uma delas com mais atenção, encontraremos um nexo de continuidade artística, que vem do longínquo século XII até ao XVIII, quando toda a obra ficou pronta. O pórtico, as naves laterais e o cabeção do templo românico espelham um estilo mais antigo e, seguramente, correspondem à primeira fase da construção, mas a abóbada do transepto aponta para técnicas mais recentes, mais próximas do gótico de que do românico clássico. A decoração do altar-mor, é composta por um retábulo com 53 cenas da vida de Cristo, num estilo gótico típico, mas a abóbada é decorada com uma visão do juízo final de claras influências renascentistas, quer na técnica quer no gosto figurativo. Ao centro, por cima do próprio altar, um nicho alberga uma imagem da Virgem da Vega, feita em madeira, revestida a ouro e decorada com pedrarias. A catedral nova,

retoma a linha evolutiva dos gostos ibéricos no princípio do século XVI, com a sua arquitectura gótica, mas prossegue até ao barroco do século XVIII, presentes no coro e cadeiral, bem como na decoração de algumas capelas.

Mas seguindo o nosso caminho, viramos à esquerda até à rua de los libreros, passando pelo pátio das escolas e pela entrada da Universidade, de fachada plateresca, plena de representações simbólicas, algu-

mas delas indecifráveis sem especulação. Para trás já ficou a casa museu Unamuno, antiga residência reitoral da Universidade ocupada por Miguel de Unamuno quando exerceu essas funções. Esta figura de eminente intelectual, filósofo, escritor e pedagogo, que marcou a história de Salamanca, de toda a Espanha e da própria Europa, com a sua obra. Muito poderíamos dizer sobre este ilustre personagem, mas o tempo urge e temos de seguir o nosso caminho para norte até à Plaza Mayor, com um rápido olhar pela Universidade Pontifícia e pela popular casa das conchas. A Plaza Mayor de hoje é como que um centro da cidade, mas sentimo-la deslocada do núcleo medieval. Na verdade, foi construída no século XVIII, numa fase de alargamento dos limites antigos. O local era - como é costume dizer-se - "fora de portas", funcionando aí o mercado de S. Martinho, onde se comerciava gado. A cerca medieval salmantina confinava a cidade em limites muito mais curtos que os actuais, passando próximo do extremo norte do edifício da Universidade, perto da casa das conchas.

Salamanca é, de facto, um verdadeiro museu que exigia uma visita prolongada e uma descrição muito mais pormenorizada do que aquela que é possível fazer dentro dos limites deste artigo. Uma cidade onde é fácil testemunhar de forma directa mais um milénio de História do Ocidente Europeu, com uma intensidade que arrepiava o mais incauto viajante. Desde o *varrasco* ibérico colocado ao pé da ponte romana até aos mais recentes edifícios, encontramos bancos de escola onde estudaram gerações e gerações de estudantes, uma imensa biblioteca que guarda o saber de séculos, e por toda a parte sentimos a presença velada de homens que estudaram à luz da vela, da candeia de azeite, do gaz, do petróleo e, agora, da electricidade. Um verdadeiro paraíso de cultura que importa preservar, para exemplo dos presentes e vindouros. 

J. Semedo de Matos
CTEN FZ



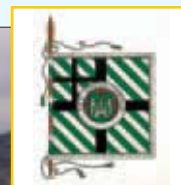
Abóbada da capela mor da catedral velha.

¹ Vaceus e vetãos foram duas comunidades de Celtiberos



N.R.P. "Augusto de Castilho" celebrou 30 anos de serviço

Uma das mais salutaras tradições da Marinha é a celebração dos aniversários dos seus navios. Foi com este espírito que o comando do N.R.P. "Augusto de Castilho" promoveu as celebrações do 30º aniversário, juntando a bordo para além da sua actual guarnição, diversas entidades civis e militares da ilha de S. Miguel – Açores.



O N.R.P. "Augusto de Castilho" é uma corveta da classe "João Coutinho", que foi construída pela Empresa Nacional Bazan de Construcciones Navales Militares, em Cartagena, tendo sido lançada à água no dia 4 de Julho de 1969 e aumentada ao efectivo dos navios da Armada no dia 14 de Novembro de 1970.

O navio entrou pela primeira vez em Lisboa em 22 de Dezembro de 1970. Em Janeiro de 1971 visitou a Madeira e em 1 de Maio de 1971 saiu de Lisboa para Cabo Verde, iniciando a sua primeira comissão em África. Nesta comissão assistiu os naufragos do navio grego "Lelaps" em 16 de Agosto de 1971, o qual sofrera uma explosão e incêndio a bordo.

A partir daí foi prosseguindo com as suas comissões na costa ocidental de África, tendo estado em Cabo Verde por três vezes em 1971, 1972 e 1974, em Angola por duas vezes em 1971 e 1972, e na Guiné por duas vezes em 1973.

A partir de 1974, dá-se o processo de descolonização no qual, o navio que partira de

Lisboa em 12 Agosto de 1974, teve um papel ímpar, ao manter-se em Cabo Verde em apoio às nossas autoridades, até à véspera da proclamação de independência daquele estado, verificada em 5 de Julho de 1975.

Operacional dos Açores, VALM Botelho Leal, e onde não faltou a cobertura dos órgãos de comunicação social locais (RTP Açores, RDP Antena 1 e alguns jornais locais).

O actual Comandante do navio, o CTEN Paulo Sousa Costa, perante a guarnição formada na tolda, proferiu uma alocução em que deu as boas-vindas aos convi-

COMANDANTES DO N.R.P. "AUGUSTO DE CASTILHO"

CTEN António José Malheiro Garcia.....	14Nov70 a 30Ago72
CTEN António Vasco Pinto de Magalhães Martinha.....	30Ago72 a 30Mai74
CTEN Elder Martins Viegas	12Jun74 a 14Jan76
CTEN José Manuel Baptista Coelho Rita	14Jan76 a 14Jan77
CTEN João Manuel Velhinho Pereira Nobre de Carvalho.....	14Jan77 a 9Set 77
CTEN Joaquim Gonçalves Vintém	9Set77 a 10Jan79
CTEN Carlos Alberto Ferreira Gonçalves	17Jan79 a 31Out79
CTEN Carlos Alberto Mano Simões Lopes	10Mar80 a 12Mar82
CTEN Carlos Manuel Hipólito Caroço	12Mar82 a 18Ago82
CTEN Fernando de Sousa Maciel	18Ago82 a 20Dez82
CTEN José Manuel de Oliveira Alves Correia.....	20Dez82 a 24Jan85
CTEN Joaquim Francisco de Almada Paes de Villas-Boas.....	24Jan85 a 28Out85
CTEN Aniceto Garcia Esteves	25Jan88 a 23Mar90
CTEN José Augusto Vilas Boas Tavares.....	23Mar90 a 18Nov91
CTEN António João Cota Fevereiro	8Mai92 a 3Ago92
CTEN Júlio Alberto Xavier de Carvalho Araújo.....	3Ago92 a 28Out94
CTEN António Verde Franco.....	28Out94 a 4Abr97
CTEN Mário João Maria Rodrigues Mendes Almeida Russo	19Nov98 a 24Mar00
CTEN Paulo Tomás de Sousa Costa	Desde 24Mar00



O actual Comandante a partir o bolo.



A actual guarnição do N.R.P. "Augusto de Castilho".

Desde então, o navio passou a ter novas áreas de actuação e que são essencialmente missões de busca e salvamento, e missões de vigilância das nossas águas territoriais e zona económica exclusiva, quer no continente, quer nos arquipélagos da Madeira e, sobretudo, dos Açores, tendo iniciado a sua primeira comissão neste arquipélago a 3 de Março de 1976.

Com tão rico historial, necessariamente que a passagem do seu 30º aniversário justificou condigna celebração, a que presidiu o Comandante da Zona Marítima dos Açores, CALM Rodrigues Gaspar, e a que assistiram diversas entidades civis e militares residentes na Ilha de S. Miguel – Açores, designadamente o Comandante

dados, fez um breve historial do N.R.P. "Augusto de Castilho", salientando a sua presença nos Açores através das constantes missões de interesse público, e prestou homenagem aos comandantes e às guarnições que, desde há 30 anos, têm conduzindo o navio no cumprimento das suas missões.

Seguiu-se uma conferência de imprensa na câmara de oficiais, e as comemorações deste aniversário terminaram com um almoço de confraternização dominado pela boa disposição.

Tal como acontece desde há 30 anos, o N.R.P. "Augusto de Castilho" estava pronto para missão, que aliás iniciou poucos dias depois, em águas dos Açores.

(Colaboração do N.R.P. "Augusto de Castilho")

Uma embaixada malograda

Como já se disse, a 10 de Agosto de 1498, Vasco da Gama comunicou ao Samorim que queria regressar a Portugal. Não sabemos se o fez porque já nada esperava daquele contacto ou se temia alguma coisa em especial. Contudo, o Relato da Viagem diz-nos que houve uma séria tentativa de poderes locais, no sentido de retardar ou impedir essa partida. Uma possibilidade que me parece ser de considerar é a de que a breve abertura dos portos do Malabar, com o fim da Monção do SW, traria navios de todos os tipos a Calecut e, muito provavelmente, seria possível organizar uma expedição de guerra contra os portugueses. O que fez então, Vasco da Gama?... A julgar pelo que nos é descrito, voltou a enviar presentes ao Samorim, propôs-se deixar um feitor português em Calecut (com um escrivão e mais alguns homens), pediu-lhe um barril de canela, outro de cravo e outros de outras tantas especiarias que por ali houvesse, e requereu autorização para colocar um padrão em terra. À partida, tudo lhe foi concedido, mas quando as mercadorias e os homens foram para terra, não só não lhe deram o que pedia, como recusaram os presentes, prenderam os homens e reclamaram seiscentos xerafins em ouro. É claro que a situação era preocupante, mas não tão preocupante como fora a retenção do próprio Capitão, algumas semanas antes. Na verdade, a ida do feitor Diogo Dias para terra fora já um risco grande e é muito natural que o que estava a acontecer já fosse previsto. O Relato fala das desconfiças do Samorim acerca dos portugueses e, sobretudo, do que pensavam os mercadores muçulmanos desta inesperada presença na Índia. E dá a entender que só nessa altura o Capitão percebeu que a embaixada que trazia se malograra. Este assunto acabou por se resolver da seguinte forma: a pouco e pouco começaram a aparecer junto dos navios, algumas embarcações miúdas com gente local com vontade de negociar em pequenas coisas; diz o autor do Relato que lhe "pareceu que vinham por mandado dos mouros mais que para vender pedras, e isto por verem se lhes faziam alguma coisa"; o que é certo é que foram bem recebidos e o número foi aumentando progressivamente, até que Vasco da Gama resolveu prender uns quantos e exigir por eles o resgate dos homens e mercadorias que estavam em terra. Finalmente, a vinte e sete de Agosto, Diogo Dias veio para bordo, e Vasco da Gama libertou seis dos prisioneiros que tinha. Manteve os restantes com pretexto de que os soltaria quando tivesse a mer-

cadoria, mas decidiu que os levaria para Portugal. O autor do relato invoca a intenção de regressar com eles e mostrar àquelas gentes que os portugueses não eram ladrões nem piratas, como queriam mostrar os mercadores mouros. Talvez que se discutisse a bordo como seria melhor desistir e voltar noutra embaixada pacífica, mas as circunstâncias apresentadas pelo Relato apontam mais para a ideia de que seria preciso impressionar (?) aquela gente com uma força militar, porque em terra tinham ficado com a noção de um perigo económico, mas não se amedrontaram muito com qualquer hipótese de guerra.

Contudo, apesar de todos estes acontecimentos, o autor do Relato não deixa de explicar – em traços gerais – como é que se fazia este comércio rico. Deve dizer-se até que o Samorim, quando se apercebeu que tinha que aceitar a exigência última de Vasco da Gama, escreveu uma breve carta a D. Manuel dizendo: "Vasco da Gama, fidalgo da vossa casa [a escrita é de Diogo Dias e alguns destes aspectos formais, devem sê-lo também], veio a minha terra, com o qual eu folguei. Em minha terra há muita canela e muito cravo e gengibre e pimenta e muitas pedras preciosas. É o que quero da tua é ouro e prata e coral e escarlata". Não seria totalmente honesta esta carta, como revelariam atitudes futuras, mas que honestidade será possível numa situação como a que ocorreu em Calecut, entre Maio e Agosto de 1498?... Temos um rei habituado a receber prendas e honorários do grande comércio que passa pela sua terra, que vê chegar alguém que não tem ofertas a esse nível e que é assediado pelos velhos comerciantes contra essa gente. E temos as sucessivas ameaças onde o Samorim tinha feito valer a sua autoridade, tomando atitudes ostensivamente agressivas contra os delegados portugueses. Um Capitão que tem falta de meios militares; que só vai compreendendo o que se passa com muita dificuldade, de forma incompleta e a muito custo; que está mais longe de Lisboa e de D. Manuel do que o Path Finder estava da Terra, na sua última



Costa do Malabar.

missão no espaço; e que vai tendo uma progressiva noção de qualquer erro grave pode significar a impossibilidade de regressar a Portugal. Insegurança, insegurança e mais insegurança, é o tom marcante do ambiente a bordo e, seguramente, em terra.

Optam por partir e largam pano a 29 de Agosto, navegando para norte à custa de brisas terrais e virações, chegando a 15 de Setembro à vista dos ilhéus de Santa Maria (onde deixaram o padrão de Santa Maria). Reabasteceram do que foi possível e continuaram seu caminho até 19, altura em que voltaram a procurar um local de reabastecimento, onde fosse possível querenar os navios antes da grande travessia do Índico. Foi nessa altura que se aperceberam de que toda a costa do Malabar sabia da sua presença e que se preparava uma esquadra para os atacar. Entre todos os locais onde estiveram acabaram por escolher Angediva, para algumas das indispensáveis reparações, mas urgia sair dali, porque, de facto, eram muitos os sinais de agressividade e de preparativos de guerra, a que não tinham a certeza de conseguir resistir.

Os navios partiram para a travessia do Índico, de regresso à África, em 5 de Outubro de 1498. Era uma péssima época para o fazer, mas se calhar não havia outra hipótese. Continuar no Malabar era um risco muito grande.

J. Semedo de Matos
CTEN FZ

Na esteira dos desembarques de Cook no Continente Australiano

O leitor de assuntos marítimos tem uma ideia detalhada da modernidade científica, relativamente à época, das viagens portuguesas dos Séc. XV e XVI. A anexação pela Espanha em 1580, e as dificuldades e mudanças daí decorrentes, geraram um certo alheamento no que concerne a viagens posteriores, nacionais e estrangeiras, especialmente na área do Pacífico, imensa zona geográfica em que os nossos interesses se foram reduzindo, ficando praticamente limitados a Macau e Timor, até ao Séc. XX.

Estes apontamentos de viagens à Austrália e Nova Zelândia têm o fim de despertar um interesse um pouco mais profundo, para além do relacionado com o acompanhamento das múltiplas regatas que aí se correm.

AS DESCOBERTAS DO SÉC. XVIII

Nos meados do Séc. XVIII começava a delinear-se uma revolução nas principais facetas da actividade humana a que não poderiam ficar indiferentes os aspectos científicos e técnicos ligados ao mar. Depois das hegemonias portuguesa e espanhola dos séculos anteriores surgiram, entre outros, os navios holandeses, franceses e ingleses interessados no domínio e exploração dos comércios marítimos do Pacífico. Estas viagens enquadravam-se basicamente nos esquemas precedentes, no que tocava a conhecimentos náuticos, financiamentos privados e protecção militar.

A viagem de 1642 do navegador holandês Abel Janszoon Tasman, ao serviço da Companhia das Índias Ocidentais, é bem um paradigma desta situação: Parte das Ilhas Maurícias, com dois navios e víveres para um ano; passa pela Tasmânia, que hoje tem o seu nome após ter sido conhecida

James Cook e o seu "Endeavour"

Cook nasce em Inglaterra a 27 de Outubro de 1728, filho de um camponês do Yorkshire. Os seus primeiros contactos com as fainas marítimas desenvolvem-se a bordo das barcas de transporte de carvão na zona de Whitby. Aos vinte e seis anos entra como voluntário para a Marinha Inglesa, tendo tomado parte nas campanhas do Quebeque, de onde volta em Outubro de 1762. Concluída a Guerra dos Sete Anos é nomeado cartógrafo na Terra Nova. Aí, em 5 de Agosto de 1766, observa um eclipse



de desinteria e malária que grassavam nesta cidade.

O "Endeavour", um "East-coast collier" de três mastros e de 368 tons, 105' de comprimento fora a fora, 29' e 3'' de boca máxima, 11' de pontal no porão e cerca de 14'' de calado carregado, anteriormente denominado "Earl of Pembroke", que a Marinha Britânica comprou para a expedição patrocinada pela Royal Society of London, era uma embarcação lenta e robusta, de pouco calado, utilizada no transporte de carvão nas costas ingle-

sas. Cook, que entretanto seria escolhido para seu comandante, era favorável a este tipo de navio que lhe era familiar e que tinha muito melhores facilidades de se safar de encalhes dada a forma da carena. Depois de sofrer no Deptford Naval Yard as alterações necessárias para alojar os seus tripulantes e cientistas, largou para esta primeira viagem à volta do Mundo, a única sob o comando de Cook. No regresso a Inglaterra, após uma viagem de cerca de três anos, fez três viagens às Malvinas, retornando às suas origens i. e. ao transporte de carvão. O "Endeavour" comprado por um armador de Massachusetts acabou os seus dias desmantelado, após um encalhe em Newport em 1793.

Os seus cuidados com a alimentação e higiene da tripulação, por vezes impostos de maneira violenta, permitiram evitar as enormes baixas devidas ao escorbuto, frequentes em longas viagens nesta época. No entanto, quando foi obrigado arribar a Batávia em Novembro de 1770, após ter passado por Timor, houve numerosas baixas causadas pelas epidemias

como "Van Diemen's Land", nome do Governador-Geral das Índias Ocidentais de então, sem avistar as costas australianas, navega na costa ocidental da Nova Zelândia, onde tem contactos inamistosos com os Maoris e efectua numerosos desenhos, e nas ilhas Fidji, regressando finalmente

a Batávia (hoje Jakarta). Após ter concluído o seu diário desta longa viagem com "Que Deus seja louvado por esta feliz viagem. Amen", foi criticado por não ter encontrado uma passagem do Índico ao "Mar do Sul", que permitisse a ligação fácil ao Chile, nem trazer notícias promissoras sobre trocas



Ópera de Sydney mostrando à direita o local "The Rocks" onde se estabeleceram os primeiros europeus.



Entrada de Botany Bay. Cook desembarcou na costa interior que se vê à direita na foto.

comerciais. Após uma segunda viagem sem interesse mercantil em 1644, foi praticamente abandonada a exploração pelos holandeses para fins meramente científicos, políticos ou geográficos.

Com o declinar do século passa a haver um intervencionismo marcante da parte dos estados, consubstanciado na criação de academias de vocações diversas que preparam oficiais de marinha e cientistas destinados a constituir grupos articulados que irão metodicamente abrir as portas do desconhecido a espectadores cada vez mais cultos. Esta vaga de fundo para a divulgação dos conhecimentos ditou inexoravelmente o termo da política de segredo, compreensível nas eras precedentes.

É neste contexto que têm lugar as três viagens de Cook. A primeira, única que tocou na Austrália, decorre de Agosto de 1768 a Julho de 1771, treze anos depois do Terramoto de Lisboa e na altura das lutas pela independência na América do Norte. Patrocinada pela Royal Society de Londres, fundada em 1645, tem como instruções a observação do “Trânsito de Vénus” no Taiti, após o que deverá navegar para Sul para promover a descoberta da “Terra Australis Incognita”, que parecia antever-se das informações prestadas pelo Capt. Wallis, apenas chegado a Londres no “Dolphin”, que trazia também novas de um paraíso terrestre situado nesta ilha. Foi com estupefacção que se verificou que, por interesses astronómicos ou outros mais terrestres, houve cerca de oitenta membros da guarnição de Wallis que se inscreveram para embarcar de volta com Cook, confirmando indirectamente a existência de tal paraíso.

A AUSTRÁLIA, SEU ACHAMENTO E ORIGEM DO NOME

A ideia de que a Austrália, inicialmente com partes da costa do seu território conhecidas como Nova Holanda, teria vivido isolada num letargo, durante milhões de anos, parece substancialmente correcta.

Este distanciamento dos outros continentes e culturas e as suas fauna e flora exóticas não excluem pontuais desembarques de pescadores asiáticos, navegadores portugueses, holandeses e árabes ao longo de tão dilatado período, bem como reconhecimentos de fragmentos das costas por Torres, Abel Tasman, Willem Janszoon e Bougainville, entre outros desconhecidos, que fazendo a rota do Cabo, ao guinarem para Nordeste, para atingirem as ilhas da actual Indonésia, na Insulíndia, acabavam por aterrar, por erro de navegação ou mau tempo, na costa ocidental deste continente.

É geralmente mencionado o português, ao serviço da corôa espanhola, Pedro Fernandes (ou Fernandez) de Queirós (ou Quiros), que saiu de Callao, no Peru, em 1606, como tendo dado o nome de “Austrialia do Espírito Santo”, ao descobrir as Novas Hébridas (hoje Vanatu), julgando serem o grande continente do Sul. Embora errando a sua avaliação da situação, o nome ligando a descoberta à Casa de Áustria acabaria por originar a actual designação do Continente. Em 1607 o imediato de Fernandes de Queirós, Luís

Vaez de Torres, será o primeiro europeu a passar entre a Austrália e a Nova Guiné, permanecendo este estreito ligado ao seu nome.

Outra origem provável é, por simplificação, a partir de “Terra Australis Incognita”, designação vaga de possíveis territórios a Sul do Hemisfério Sul, hipoteticamente para “equilibrar” as grandes massas continentais do Hemisfério Norte. Como apontamento, assinala-se que Cook na sua segunda viagem, no “Resolution” (1772-75), atravessou por seis vezes o Círculo Polar Antártico, dando um contributo decisivo para o fim dos mitos relativos a esta área.

O nome contemporâneo da Austrália está ligado a Matthews Flinders, navegador inglês que efectuou diversos levantamentos ao longo das costas australianas, concluindo a primeira circum-navegação do continente, devidamente documentada, em Port Jackson, hoje Sydney, a 9 de Junho de 1803, intitulando o seu relato, publicado pouco antes da sua morte, em Julho de 1814, de “Voyage to Terra Australis”.



Monumento a Cook na Botany Bay em Kurnel.

Assim julga-se que uma descoberta, em termos dos séculos XV e XVI, não existiu como tal - nomeadamente devido ao aumento do tráfego marítimo na zona, decorrente de uma certa evolução dos métodos de navegação ao longo dos duzentos anos anteriores, mas especialmente do salto qualitativo da época que, com a determinação rigorosa da longitude, irá permitir uma cartografia e navegação muito mais fiáveis - havendo relatos mais ou menos detalhados de desembarques e naufrágios, em paralelo com marcas indeléveis na toponímia, antes da viagem de Cook.

Destes possivelmente o mais documentado foi o naufrágio do "Batavia", que deixou o porto de Amsterdão, sob o comando de Francisco Pelsaert, com 316 pessoas a bordo em Outubro de 1628, tendo encalhado próximo do porto de Geraldton, a cerca de 220 milhas a Norte da actual Perth, nos escolhos de "Abrolhos Island" em 4 de Junho de 1629, dando origem a uma tragédia sem precedentes em que foram assassinados muitos dos passageiros e tripulantes, por um grupo deles, que posteriormente vieram a ser julgados e barbaramente justiciados em público em Batávia a 31 de Janeiro de 1630.

O comandante conseguiu atingir Batávia a 7 de Julho com um outro tripulante numa embarcação, tendo regressado ao local do encalhe, para recolher os naufragos, a 16 de Setembro no "Sardam". A réplica recente do "Batavia" entrou em Sydney em 1999.

A toponímia portuguesa destas ilhas, usada durante séculos, a propósito da qual Hugh Edwards, que dirigiu a primeira expedição arqueológica ao local do naufrágio, escreve no seu livro "Islands of The Angry Ghosts": "O seu mapa das ilhas (elaborado pela guarnição do "Beagle", já sem Charles Darwin embarcado) - que de uma maneira bastante irritante insistem em chamar "Houtman Rocks", quando foram conhecidas como Abrolhos desde há mais de 200 anos (e ainda hoje são chamadas pelos pescadores)..."

A situação toponímica do local alterou-se desde então tendo passado estas pequenas ilhas a ser hoje designadas por "Houtman Abrolhos Islands", com a indicação deste nome datar do Sec. XVI. A

povoação de Geraldton, de cerca de 25.000 habitantes, tem uma Catedral de S. Francisco Xavier, com projecto do Mons. John C. Wawes e um museu de naufrágios.

Um toponímio cuja origem não foi possível deslindar foi o da "Lusitânia Bay" na Ilha de Macquarie de 123 Km² a 835 milhas a SW da Tasmânia, famosa por ser a

Cook erige nesta ilha um observatório em terra para observação do "Trânsito de Vénus" onde ele e os cientistas embarcados verificam o contacto de Vénus com o disco solar às 9h 25 m 42s a.m., tocando o lado de saída às 12h 39m 50s, do dia 3 de Junho, pelo que a serem correctos estes valores não se tratou de uma passagem pelo centro do disco solar (admitindo o tempo de 19 segundos para a imersão total) que dura cerca de oito horas.

O relógio usado ainda não foi o cronómetro H-4 de Harrison, versão melhorada do H-1 que fez o seu baptismo de mar numa viagem de provas a Lisboa, que se encontrava retido até ser decidido o vencedor do prémio para determinação da longitude, criado pelo parlamento britânico.

A determinação rigorosa da efeméride, efectuada por Halley, reflecte já os enormes progressos da astronomia feitos na altura. Este astrónomo e matemático, além de

ter calculado a órbita do cometa ao qual foi dado o seu nome, tinha já feito na Ilha de St. Helena o levantamento das estrelas do Hemisfério Sul e observado um trânsito de Mercúrio, mais frequente: com intervalos de 7 ou 13 anos ou combinação destes valores, i.e. depois de 33 ou 46 anos, muito menor que de mais de um século de Vénus.

Seguindo as ordens recebidas, Cook navega para Sul até cerca dos 40° S e, depois de nada ter encontrado além da pequena ilha de Tubuai, para Oeste, avistando a Nova Zelândia a 7 de Outubro. Tentando esclarecer as dúvidas se seria o novo continente, chegando à conclusão, por circum-navegação, que eram duas ilhas e fazendo uma série de levantamentos, ocupa o seu tempo até 31 de Março de 1770, altura a que rumo a Oeste aterrando, ao fim de uma travessia de 19 dias do Mar da Tasmânia, na denominada Point Hicks, em honra do primeiro oficial a avistar terra, hoje integrada no Croajingolong National Park, no Estado de Victoria, numa zona em que a costa tem cerca de 40 milhas na direcção Leste-Oeste, até às proximidades do actual Cape Howe.

Historicamente Cook nunca desembarcou em Melbourne, capital deste Estado. No entanto, possivelmente pela importância desta cidade antes de Canberra ter passado a ser a capital da Austrália, na altura do primeiro centenário da fun-

LOCAL DE DESEMBARQUE DO CAPTAIN COOK 28 DE ABRIL DE 1770

"Os seguintes pequenos extractos relativos ao desembarque do Captain Cook e o do seu grupo no rochedo em face desta placa foram transcritos do original do MS Journal de Sir Joseph Banks, da Mitchell Library of Sydney.

O diário conta que Os nativos enfrentaram resolutamente o desembarque "embora fossem só dois e nós trinta ou quarenta pelo menos". O colóquio com estes dois continuou durante cerca de um quarto de hora. Como se mantivessem decididos, foi disparado um tiro de mosquete sobre eles cujo efeito foi o mais novo dos dois despejar um molho de lanças no rochedo... Voltou depois a agarrá-las e ambos

renovaram as suas ameaças e oposição. Foi então disparado um mosquete carregado com um pequeno

zagalote contra o mais velho dos dois que estava a cerca de 40 jardas do bote. Acertou-lhe nas pernas mas ele pouco se importou. Assim foi imediatamente disparado outro contra ele: com este fugiu imediatamente para a casa distante de cerca de 100 jardas e depressa voltou com um escudo. Entretanto nós desembarcamos nos rochedos. Várias lanças foram imediatamente atiradas e caíram entre o grupo. Isto provocou duas novas descargas de pequenos zagalotes, tendo então os nativos fugido, após terem atirado uma outra lança."



Placa com o relato do 1º desembarque.

única zona conhecida de criação dos "Royal Penguin" que chegam a atingir 70.000 casais. Foi considerada Reserva Natural em 1933.

De qualquer modo perguntar hoje a um australiano quem primeiro desembarcou na sua terra seria equivalente a formular idêntica pergunta relativamente ao porto de Lisboa.

No fundo, presentemente esta questão não é uma angústia existencial. Com efeito, no imaginário actual, os exploradores terrestres, muito mais recentes, com uma face e a proximidade temporal das suas aventuras, dramas, e tenacidade, têm hoje um lugar proeminente.

DE PLYMOUTH À AUSTRÁLIA, PASSANDO PELA MADEIRA, RIO DE JANEIRO E TAITI

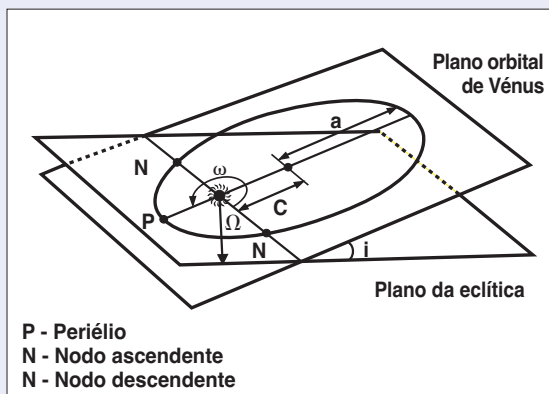
O "Endeavour" depois de pronto larga a 26 de Agosto de 1768 com 94 homens a bordo, dos quais só 56 regressariam a Inglaterra após uma viagem de cerca de três anos, para o Funchal onde chega a 12 de Setembro. A 19 de Setembro, abastecido, rumo ao Rio de Janeiro onde aproa a 3 de Novembro. Depois de passar pelo Cabo Horn a 25 de Janeiro avista o Taiti a 11 de Abril.

Cumprindo as instruções recebidas,

“Trânsito de Vénus”

A passagem de Mercúrio e Vénus através do disco solar é chamada trânsito. Acontece na conjunção inferior, i.e. quando o planeta está entre o Sol e a Terra e próximo de um dos seus nodos, situação esta que se verifica em anos aos pares, separados por oito anos, pares estes distantes uns dos outros de mais de um século. Os dias aproximados de passagem são 7 de Junho para o nodo descendente e 8 de Dezembro para o ascendente, datas em que a Terra passa pelos nodos da órbita de Vénus. Os anos mais próximos foram e serão em (1761 e 1769), (1874 e 1882), (2004 e 2012) e (2117 e 2125). Esta passagem, que pode ser vista sem telescópio, com os olhos devidamente protegidos, dura cerca de oito horas quando o trânsito passa pelo centro do Sol.

O método proposto por Edmon Halley (1656-1742) para calcular a distância ao Sol era o de paralela, diferença de direcção quando se vê um objecto de dois pontos diferentes.



Trânsito de Vénus.

A oportunidade única oferecida nesta ocasião era a possibilidade de obter a distância ao Sol a partir das horas de um fenómeno visível, contacto do disco do planeta com o Sol, em diversos pontos de extensas zonas terrestres.

Em 1761 houve uma grande mobilização de observadores nos mais diversos locais do mundo desde a Sibéria ao Cabo da Boa Esperança, da China a St. Helena, mas os resultados, possivelmente devido a problemas atmosféricos ou de falta de planificação das observações, foram uma desilusão.

A observação de 1769 era assim única para todos os vivos e, segundo Halley, possibilitaria a determinação de distâncias ao Sol e posteriormente entre planetas do Sistema Solar. Este calendário com milhões de anos de existência impunha, assim, a Cook um planeamento muito rigoroso.

dação do Estado de Victoria, foi oferecida aos habitantes de Melbourne a casa que teria pertencido à família de James Cook, construída em 1755 em Great Ayton, Inglaterra, e onde Cook teria passado alguns períodos entre as suas viagens. A casa foi desmontada pedra por pedra e voltada a construir, nos belos Fitzroy Gardens no centro da cidade, em 1934. Na área dos antigos estúbulos foi instalado um pequeno centro de documentação com um painel electrónico mostrando as derrotas das suas três viagens, um modelo do “Endeavour” e alguns documentos relacionados com este navegador.

Encontram-se aí também indicadas as seguintes datas para os diversos contactos com zonas do continente e denominações de terras Australianas antes da chegada de Cook:

Carpentaria	1628
Dremen Land	1618
Witts Land	1628
Edels Land	1619
Land of Lions	1622
Peter Nuwty's Land.....	1627
Dieme'n Land.....	1642

Voltando ao “Endeavour” que navega agora ao longo da costa Oeste, constata-se que tenta entrar sem conseguir devido à rebentação, em Jervis Bay - uma das actuais bases da Marinha Australiana - passando sucessivamente ao largo das costas ainda hoje relativamente pouco abrigadas das actuais Culburra, Nowra, Kiama e Wollongong sem encontrar uma zona onde poder arribar. Finalmente

entra numa grande baía (seguido na margem por alguns aborígenes, homens, mulheres e crianças de tez muito escura e completamente nus) que pouca importância ligaram ao navio e seus tripulantes, a que será dado o nome inicial de Sting Ray Harbour e definitivo de Botany Bay, presentemente integrada no Botany Bay National Park.

Kurnel, nesta baía abrigada situada a Sul do porto de Sydney, hoje incluída neste parque natural, é considerado o primeiro local de desembarque na Austrália devidamente documentado. Aí chegou Cook a 28 de Abril de 1770. Esta área tem uma profusão de monumentos e placas comemorativas relacionadas com este facto. Destacam-se o obelisco em memória de Cook e tripulação do “Endeavour”, a placa no pequeno rochedo onde tomaram contacto com o solo deste continente, outra relatando uma escaramuça com dois indígenas, monumentos a Solander (botânico sueco), Banks (botânico inglês) e Sutherlands, este último relativo a ter tido, segundo a inscrição, a pouco invejável sorte de ter sido o primeiro inglês a morrer em solo australiano.

Actualmente, encontrava-se no parque um acampamento de aborígenes, eventualmente descendentes da tribo Gwiyalgal que habitava esta área na ocasião do desembarque. A curta distância, no meio da Botany Bay, junto ao Cooks River, partiam aviões, a breves intervalos, da pista principal do Aeroporto de Sydney. O curso deste rio, ao longo dos tempos, já foi desviado três vezes por imperativos do aeroporto e seus acessos.

Dois mundos ao mesmo tempo tão próximos e tão distantes!

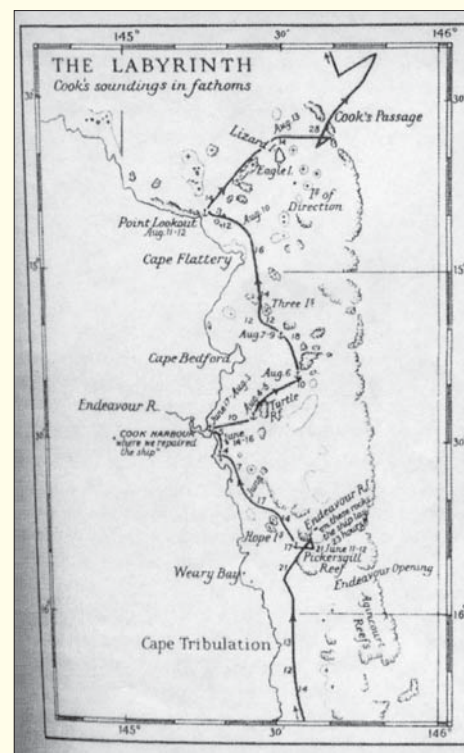
Esta vizinhança é um pouco o arquétipo da sociedade australiana.

Como devido, a actual ponte sobre este rio recorda o navio de Cook: “Endeavour Bridge”

A 6 de Maio, depois de ser terminado o levantamento da baía e sua flora e ter sido avistado uma espécie de coelho do tamanho de um gamo que se deslocava aos saltos e que não se assemelhava a nenhum animal deles conhecido (um canguru), Cook deixou a baía para sempre, rumou a Norte passando pelas então desconhecidas praias de Coogee, Clovelly e Bondi, a Sul da entrada da baía de Sydney, onde não navegou mas baptizou de Port Jackson, nome do segundo secretário do Almirantado ligado à sua terra natal, e Manly a Norte.

A viagem de cabotagem até à actual Lady Elliot Island decorre sem acidentes de maior, ao longo de uma costa de aparência não muito fértil, onde são feitos alguns desembarques pontuais, para abastecimento de caça e marisco, e o clarão das queimadas ilumina por vezes a noite e os sinais de fumo intrigam durante o dia. A partir desta ilha, extremo Sul da Barreira de Coral, que é constituída de mais de 2.500 bancos de coral (reefs) e ilhas de outras origens, e se estende por 1.570 milhas desde o Estreito de Torres até Bundaberg, ao Norte de Brisbane, o cariz tranquilo da viagem tende a acabar.

Com efeito, a entrada de 10 Junho no Diário de Cook refere: “A costa entre o Cabo Grafton e a mencionada ponta a Norte forma uma grande baía, mas não muito profunda, a que chamei de Trinity Bay, de acordo com o





Cape Tribulation - zona de difícil navegação e alguns encalhes.

dia em que foi descoberta e a ponta Norte foi designada como Cape Tribulation, porque aqui começaram todas as nossas tormentas: Latitude 16 graus 6 minutos Sul; Longitude 214 graus 39 minutos Oeste”.

Percorrendo na actualidade alguns dos pontos da costa Leste tocados pelo “Endeavour”, nomeadamente a baía acima referida, compreendem-se melhor as suas dificuldades. A Barreira de Coral, considerada hoje uma das maravilhas do mundo, torna perigosa a navegação próxima e impede um acesso fácil a terra firme, como ele próprio verificou nos encalhes entre os actuais Cape Tribulation, cerca de 16° S, e Cooktown. Passeando pela borda de água desta baía é-se confrontado com o limite da floresta tropical de Daintree, protegida como herança mundial dos tópicos húmidos, que chega até ao mar representando, ainda actualmente, um acesso difícil ao interior. Existem também na área animais perigosos como grandes crocodilos de água doce e salgada e outros animais marinhos mortíferos, além de víboras de mordedura fatal, para as quais, na altura, não havia certamente qualquer antídoto.



Coral da Grande Barreira que se estende por grande parte da costa leste da Austrália, e é um perigo para a navegação.

Por outro lado o recurso a um prático da costa local, para obviar aos sucessivos encalhes, era inviável por impossibilidade de comunicação verbal e dificuldade de relacionamento. Os habitantes da Austrália, ao contrário dos Maoris, ocupantes da Nova Zelândia vindos das ilhas do Pacífico por volta do Sec. VIII, desconheciam as línguas destas ilhas que Tupia, o intérprete de bordo embarcado no Taiti com o seu filho, tão útil em ocasiões de outros contactos, dominava. Por outro lado o uso de embarcações muito mais rudimentares do que as contemporâneas da Polinésia, tornaria menos provável grandes navegações, e os conhecimentos para elas necessários, pelos aborígenes.

Cook, sem avocar qualquer primado global, passa em 1770 à História Australiana pelo levantamento sistemático, não descurando as suas componentes de fauna, flora e recursos, de cerca de 2.000 milhas da sua costa, entre Point Hicks, e o Estreito de Torres, onde, após dois meses de reparações, neste mesmo ano reclama para a Inglaterra, na hoje chamada “Possession Island”, a parte da costa Leste por si levantada, denominando-a de “New South Wales”.

A avaliação meticulosa destes recursos permitirá posteriormente ser escolhida em Londres, nos antípodas, a Botany Bay para implantar uma colónia penal destinada a resolver os problemas de sobrepopulação das prisões inglesas mais tarde mudada para Port Jackson, de menor área mas com águas mais profundas. A partir da chegada dos primeiros presos em 1788, aos Rocks, nas proximidades do edifício da Ópera, ex-libris de Sydney, começa o povoamento programado do litoral Leste e Sul deste continente que ainda hoje continua.

Em consonância com relatos de outros navegadores que anteriormente a si tiveram contacto com estas costas e seus habitantes, Cook, que abriu a Austrália para o Futuro, não se apercebe totalmente das suas enormes potencialidades, nem mostra um interesse especial pelas terras visitadas. Assim, ao contrário dos regressos à Nova Zelândia, quer na segunda quer na terceira viagem pelo Pacífico, em que é assassinado a 14 de Fevereiro de 1779 no Hawaii, não voltará à Austrália, possivelmente por ele mesmo ter feito esvaecer o “Manto diáfano da Fantasia” sobre a “Terra Australis Incognita”, contrape-so do Mundo!



Baião do Nascimento
CMG Eng.º Construtor Naval

(Fotos do autor)

Bibliografia

Captain Cook: A Biography

Richard Hough Fevereiro 1997

W.W Norton & Company 1995

Explore Australia 2001

Astrid Browne 2000

Viking

Islands of Angry Ghosts –The story of the BATAVIA

Hugh Edwards 2000

Harper Collins Publishers Pty Limited

The Journals of Captain Cook

James Cook, Philip Edwards (Editor) Abril 2000

Viking Penguin

The Life of Captain James Cook

J.C.Beaglehole, John C.Beaglehole

Fevereiro 1992

Stanford University Press

Longitude

Dava Sobel 1995

Walker Publishing Company

Nei mari del sud da Magellano a Cook

Étienne Taillemite 1995

Electra/gallimard

Seven Seas

Peter Freuchen

Julian Messner 1957

Voyages of the Endeavour: Captain Cook and the Discovery of the Pacific

Alan Frost Junho 1998

Allen & Unwin Pty Limited

The Seaman's Seaman by Alan Villiers

Cook's Voyages Round the World by A. Kippis

The Voyages of Captain Cook by Rex and Thea Rienis



Retomo hoje a série de cartas que tenho vindo a dirigir regularmente à Corporação desde 1997, com algumas reflexões sobre o actual momento da Marinha e um breve balanço do ano que está a terminar.

Como é conhecido, decorreu recentemente um amplo programa de transferência dos cargos superiores da Marinha, determinado pela saída de diversos oficiais gerais que atingiram o limite de idade, ou expressaram vontade pessoal de deixar o serviço activo na estrutura do Ramo. Todos eles serviram a Marinha durante cerca de quatro décadas com dedicação e competência, prestando-lhe serviços valiosos. Acompanhei de perto as suas carreiras profissionais, partilhei as suas emoções em tempo de guerra e de paz e vivi com eles os mesmos ideais e sonhos da juventude. É pois com sentimento de perda pessoal que vejo a sua partida. No entanto, no plano institucional, encaro com tranquilidade mais esta etapa de renovação da Marinha, imposta pelo inexorável fluxo de gerações, por depositar inteira confiança nos almirantes recém empossados e por ter a noção de que a mudança traz consigo energias acrescidas, ideias inovadoras e o estímulo que vive a par da esperança. Estando completa a nova equipa de almirantes e, também, de capitães-de-mar-e-guerra, é altura de dar continuidade aos objectivos estabelecidos na Directiva de Política Naval.

O desenvolvimento dos programas de aquisição de novos navios prossegue o seu curso, ainda que nem sempre com a celeridade que seria desejável, face às necessidades operacionais da Marinha e ao progressivo envelhecimento da maior parte das actuais unidades navais. No entanto, reconheço que se trata de um processo que recomenda especial prudência pela complexidade técnica de que se reveste e elevados montantes financeiros que exige.

Nesta data posso já anunciar, com muita satisfação, a promulgação de um *Despacho Conjunto dos Ministérios da Defesa Nacional, das Finanças, da Economia, do Ambiente e do Ordenamento do Território* – assinado por Sua Excelência o Primeiro-Ministro e pelos demais Ministros competentes – que determinou o ajuste directo com os Estaleiros de Viana do Castelo, S.A., para a construção de um navio patrulha oceânico e de um navio para o combate à poluição marítima, previstos no *Sistema de Forças Nacional 1997*. O contrato será assinado em breve e o seu desenvolvimento implicará a participação de outros parceiros industriais portugueses, incluindo o Arsenal do Alfeite. Estas duas unidades serão as primeiras de uma série de doze constituída por dez patrulhas oceânicos, por um navio vocacionado para acções de balizagem e pelo do combate à poluição.

Espero também que, no curto prazo, seja dada semelhante autorização para o processo aquisitivo do navio polivalente logístico.

Entretanto, o programa de aquisição dos novos submarinos prossegue a sua complexa e longa tramitação. Neste mês, os dois concorrentes apresentaram a chamada "best and final offer", na sequência das negociações bilaterais que visaram o aperfeiçoamento da configuração dos navios, os respectivos aspectos logísticos, as contrapartidas e os custos. De momento, os sub-grupos técnico-operacional e de contrapartidas estão a preparar os correspondentes relatórios de avaliação.

Em 26 de Outubro p.p., um dos canais nacionais de televisão divulgou, num dos seus blocos de notícias, extractos de um relatório elaborado por um deputado português, no qual referia que o *NATO Assistant Secretary General for Defence Planning and Operations* lhe tinha manifestado, durante uma visita que efectuou à organização, na Bélgica, a sua discordância quanto à aquisição de submarinos para a Marinha Portuguesa.

No dia 27 de Outubro p.p., um porta-voz oficial da NATO desmentiu categoricamente, em comunicado escrito e em esclarecimentos prestados a jornalistas acreditados junto da organização, que o referido funcionário da Aliança tivesse criticado o programa de aquisição de submarinos para Portugal.

A decisão do autor do relatório de elaborar de forma incorrecta e pessoal alguns dos pontos de vista que lhe terão sido transmitidos durante a visita que efectuou a Bruxelas e a Mons, a convite de uma Embaixada estrangeira, revelou, salvo melhor opinião, uma perturbante insensibilidade quanto à possibilidade de o relatório vir a ser interpretado como uma interferência nos ciclos formais de planeamento estratégico e de forças de Portugal.

Nos dias que se seguiram, um significativo número de órgãos de comunicação social portuguesa abordou esta questão com considerável objectividade e clareza, em artigos que dispensam referência por serem bem conhecidos. Em minha opinião, o único resultado positivo de todo este episódio foi a demonstração de que existe em Portugal um núcleo de jornalistas especializados em assuntos de defesa com elevada competência técnica, inteligência e opinião independente de "lobbies" económicos.

Por nunca o ter feito antes, entendo oportuna e necessária uma breve referência à apresentação militar do pessoal, quer no que se refere à atitude e postura individuais, quer no que respeita ao fardamento.

Trata-se de uma questão a que atribuo considerável importância, porquanto o aprumo militar é geralmente visto como uma manifestação de apego à ordem, de disciplina moral,

de saúde física e psicológica e de respeito pelos outros. Parece-me claro que a apresentação militar não pode estar sujeita a excessos da moda ou a conceitos estéticos passageiros, nem que deva ser encarada como uma manifestação de personalidade individual.

Assim, alerto todos os militares e militarizados para a necessidade de prestarem mais atenção ao aprumo pessoal e ao cuidado dos uniformes, relembrando a comandantes, directores e chefes, a todos os níveis, as obrigações de exigência que têm para com os seus subordinados.

Ciente de que a melhoria dos uniformes tem também implicações financeiras e logísticas, dei instruções para que se preste maior atenção à qualidade do fardamento e à manutenção de uma reserva de fornecimento, bem como para que sejam adoptadas medidas que simplifiquem o respectivo sistema de distribuição.

Julgo ainda oportuna uma referência à questão dos concursos de admissão ao *Curso de Formação de Sargentos (CFS)*. Ninguém discordará da ideia de que a Marinha necessita de dispor de uma classe de sargentos melhor preparada em termos militares, académicos e técnicos, nem ninguém será insensível à legitimidade das aspirações de promoção de várias gerações de praças que serviram devotadamente a Marinha desde a sua incorporação e pensaram o seu futuro profissional segundo regras que assumiram como imutáveis.

Ciente da delicadeza do problema, tenho procurado criar condições que permitam uma transição gradual para o novo sistema de ingresso no *CFS*, assente em habilitações académicas mais exigentes e em avaliações de carreira e provas técnico-navais a executar em condições rigorosamente iguais para todos.

O despacho que produzi em 10 de Julho p.p. sobre esta matéria e a decisão de concentrar em Lisboa as próximas provas de admissão ao *CFS* – com os encargos e dificuldades para o serviço que daí resultam – evidencia a atenção que dispenso a este assunto.

Na minha *Mensagem de Natal e Ano Novo* (ver R.A. nº 337/Dez 2000), abordei os aspectos mais relevantes da actividade da Marinha em 2000. Julgo, por isso, que não se justifica retomar essas questões nesta ocasião. No entanto, não quero deixar de desejar novamente, a todos os que servem Portugal na Marinha, um bom ano de 2001 pleno de realizações pessoais e igualmente preenchido por êxitos profissionais que, no seu todo, se traduzem num funcionamento cada vez mais perfeito, eficiente e eficaz da nossa Corporação.

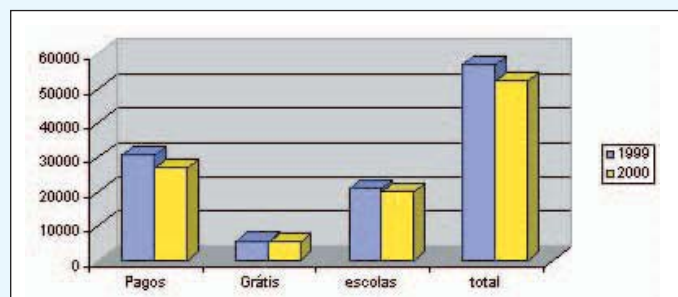


Actividade no Biénio 1999/2000

MOVIMENTO DE VISITANTES

Durantes os anos de 1999 e 2000 o Aquário Vasco da Gama registou um movimento de visitantes assim distribuídos:

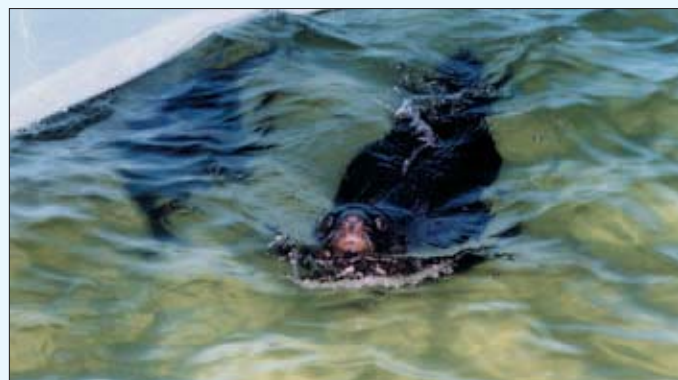
	1999	2000
ENTRADAS PAGAS	30 558	26 993
ENTRADAS GRÁTIS	5 650	5 473
ESCOLAS	20 784	19 995
TOTAL	56 992	52 401



MUSEOLOGIA

No âmbito da preparação e montagem de espécimes para exposição, destaca-se a execução de uma reprodução, em fibra de vidro e resina de poliéster, de 2 exemplares:

- um Peixe-cravo - *Lampris guttatus*, com 112 cm de comprimento. Este peixe, raro nas nossas costas, foi capturado na Fuzeta (Algarve) em 30 de Agosto de 1996.
- um exemplar recém nascido de Orca - *Orcinus orca*, com 220 cm de comprimento, que foi arrojado à praia de S.Jacinto-Aveiro, no dia 27 de Janeiro deste ano.



Sala das otárias.

Tendo em vista a inclusão de animais preparados nas paredes do corredor de passagem entre a "Sala das Tartarugas" e a "Sala das Otárias", recentemente remodelado, efectuou-se a montagem com pele de um espécimen juvenil de tubarão da África do Sul-*Triakis megalopterus*, bem como a reprodução em materiais sintéticos de uma Patruça-*Platichthys flesus*.



Preparação museológica.

AQUARIOLOGIA

Foi executado e montado um novo tanque de água salgada na galeria dos invertebrados, povoado com fauna e flora das praias arenosas do estuário do Sado. A exposição conta ainda com o outro tanque deste tipo, simulando um habitat de praia rochosa da nossa costa, mais concretamente da Linha do Estoril, durante a maré baixa. Os exemplares encontram-se acessíveis aos visitantes desde a idade pré-escolar, os quais são estimulados para lhes tocarem e mexerem. Explorando assim o tanque, os alunos são levados a descobrirem as curiosas adaptações destes organismos ao meio ambiente.

Foram remodelados vários aquários da Sala das Tartarugas, de forma a simularem ecossistemas típicos de diferentes zonas do globo como a Amazónia, lagos africanos, rios asiáticos ou rios de Portugal.



Sala das tartarugas.



Tanque Sado.

Continuamos a registar as ocorrências de reproduções de espécies da fauna da costa portuguesa, pela sua relativa raridade em cativeiro:

- posturas e nascimentos de patas-roxas (*Scyliorhinus canicula*), bem como a reprodução e nascimento de marinhas (*Syngnathus acus*) e a postura, nascimento e criação de chocos (*Sepia officinalis*), cujos progenitores foram os chocos nascidos e criados no ano anterior.
- Regista-se ainda a reprodução, nascimento e criação até ao estado juvenil, de cabozes da espécie *Gobius paganellus* (espécie litoral cuja distribuição geográfica inclui Portugal), estando o desenvolvimento embrionário e larvar destes peixes a ser objecto de observação e registo, como parte de um projecto do ISPA a ser realizado com a colaboração do AVG. Como parte da colaboração entre estas duas entidades procedeu-se ainda à manutenção de ovos de *Lepadogaster lepadogaster* colhidos no mar, os quais eclodiram com sucesso, tendo-se criado as larvas que evoluíram até ao estado juvenil. A criação desde o ovo de exemplares desta espécie integra-se numa estratégia para determinar a existência de duas subespécies ou espécies com padrões de coloração distintos, que têm sido classificadas com o mesmo nome. Observaram-se também sucessivas posturas dos cabozes-cabeçudos (*Gobius cobitis*, espécie da costa portuguesa).
- Quanto aos peixes tropicais de água salgada verificou-se a reprodução de exemplares de *Amphiprion ocellaris* e de *Dascyllus trimaculatus*.



Tanque Linha do Estoril.

Na sequência do que se tem feito em anos anteriores, criaram-se vários grupos de exemplares de peixes de água doce fria, carpas e pimpões, resultado do aproveitamento das posturas que ocorreram nos tanques do jardim.

ACTIVIDADES CULTURAIS

Os Departamentos de Museologia e Divulgação Cultural, com a colaboração do Departamento de Aquariologia, reorganizaram a exposição comemorativa dos 100 anos do A.V.G., adaptando-a à exibição nos seguintes locais:

- Agualva Shopping, no Cacém, onde esteve patente ao público de 6 de Janeiro a 9 de Fevereiro.
- Casa da Guia, durante os meses de Julho e Agosto.



Exposição "Estudar e Observar a Cadeia Alimentar".

Foi ainda preparada uma exposição de divulgação do A.V.G., a qual foi integrada na exposição comemorativa do Dia da Marinha, que esteve em exibição nas instalações do Instituto Portuário do Sul, em Portimão, de 19 de Maio a 4 de Junho.

Durante este semestre procedeu-se à remodelação do corredor de ligação entre a Sala das Tartarugas e a das Otárias. As paredes foram revestidas a madeira, onde foram inseridos posters informativos, intercalados com animais aquáticos preparados museologicamente. Estes posters, profusamente ilustrados com fotografias, pretendem desenvolver alguns conceitos no âmbito da Ecologia, levando os visitantes a tomarem conhecimento da enorme diversidade de ecossistemas aquáticos existentes, e a relacionarem os animais expostos com o tipo de habitat onde vivem e as adaptações que desenvolveram às exigências do meio ambiente.

A Sala das Otárias foi também remodelada, tendo-se revestido as suas paredes a madeira e forrado as janelas com fotografias alusivas ao ambiente aquático. Foi também realizado um novo poster para o tanque das tartarugas, em consonância com os outros painéis novos. A exposição "Estudar e Observar a Cadeia Alimentar" foi colocada em exibição nesta Sala, oferecendo ao público visitante a possibilidade de observação e estudo, com a ajuda de equipamento adequado, de material biológico produzido nesta instituição, como fito e zooplâncton, ovos e larvas de peixe. Este projecto inclui ainda a produção de material didáctico em diversos formatos sobre os temas propostos, abrangendo a criação de um "mini-site" na internet, sob o site do A.V.G..

As etiquetas informativas da Sala das Tartarugas foram integralmente remodeladas, apresentando, para além de um novo desenho gráfico, iluminação por trás que facilita significativamente a sua leitura. Por outro lado, foram introduzidas em todos os aquários etiquetas temáticas, relacionando os animais expostos com a sua origem geográfica, os ecossistemas onde vivem no meio natural e as adaptações que desenvolvem. Pretende-se assim continuar a desenvolver conceitos de ecologia aquática, que permitam ao visitante compreender melhor a interligação entre os seres vivos e o meio ambiente.

(Colaboração do Aquário Vasco da Gama)

VICE-CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

● Decorreu no passado dia 14 de Novembro na Casa da Balança (Instalações Centrais de Marinha), a cerimónia de tomada de posse do cargo de Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada pelo VALM Luís Manuel Lucas Mota e Silva.

O Almirante CEMA aquando da tomada de posse do Vice-CEMA proferiu uma alocução, onde salientou:

"A importância do cargo de Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada foi sempre plenamente reconhecida ao longo dos tempos. No entanto, em face da evolução a que a Marinha tem vindo a ser sujeita nos últimos anos, considero que a relevância desse cargo se tornou gradualmente maior, podendo actualmente caracterizar-se por alguns aspectos essenciais a que de hoje em diante dar relevo nesta ocasião.

A sua incumbência de chefiar o principal órgão de apoio para o estudo, concepção, planeamento e inspecção das actividades da Marinha, requer que o Vice-CEMA assegure ao CEMA uma estreita colaboração, em todos os domínios.

Sublinhou ainda a necessidade de completar o estudo coordenado, sob a orientação e supervisão do Vice-CEMA, dos sistemas integrados de informação e comunicações e a concluir afirmou que o cargo de Vice-CEMA é, na verdade, um cargo de crucial importância para a Marinha.

Por sua vez, o VALM Mota e Silva referiu no seu discurso que o Estado-Maior continuará a cumprir as suas obrigações, quer na preparação das Directivas de Política Naval que o Almirante CEMA



entender promulgar, quer no controlo das respectivas execuções.

Reconheceu que o envolvimento das várias áreas funcionais da Marinha na busca de soluções, sobretudo para os problemas novos que se nos deparam, será uma das suas preocupações.

Concluiu afirmando que tenciona ter *"uma atitude pró-activa em relação aos que estão no grupo dos colaboradores mais directos sem esquecer, obviamente, as suas competências exclusivas e os seus graus de liberdade, que também já tive, e de que nunca abdiquei".*

O VALM Mota e Silva nasceu em Lisboa em 1942 e terminou a Escola Naval em 1964. Como oficial subalterno desempenhou funções em várias unidades navais, designadamente o comando de um navio-patrolha em África. Após a promoção a oficial superior, em 1974, desempenhou funções de Oficial de Operações no Estado-Maior da STANAVFORLANT, tendo servido no Comando Naval e no Estado-Maior da Armada sempre no campo das operações navais. Serviu ainda na Divisão de Planeamento do SACLANT. Comandou a fragata "Com. Hermenegildo Capelo", envolvida em exercícios nacionais e NATO. No posto de CMG desempenhou no CINCIBERLANT as funções de Sub-Chefe do Estado-Maior durante 3 anos. Frequentou o Curso Superior Naval de Guerra (93/94) a que se seguiu o desempenho de Chefe do Estado-Maior do Comando Naval.

Promovido a Contra-Almirante em 1995, desempenhou as funções de Director do Serviço de Formação a que se seguiu a promoção a Vice-Almirante (1997) e as funções de Superintendente dos Serviços de Material. Em 30 de Novembro de 1999, assumiu as funções de Comandante em Chefe da Área SOUTHATLANTIC, (Ex. IBERLANT) e em 2 de Dezembro do mesmo ano as funções de Comandante Naval. Da sua folha de serviço destacam-se várias condecorações.

SUPERINTENDENTE DOS SERVIÇOS DO PESSOAL



que foi presidida pelo Almirante Vieira Matias.

No seu discurso, o Almirante CEMA referiu que o preocupa a qualificação do pessoal, de uma forma geral e, em particular, nas áreas técnicas essenciais ao desenvolvimento de novos programas de navios, entendido este como o conjunto de tarefas que vão desde a definição de requisitos e especificações, passando pelo acompanhamento da construção e da recepção e terminando na formação das guarnições e das equipas de manutenção.

O Vice-Almirante Botelho Leal no seu discurso salientou ser uma grande honra ocupar este cargo em que tantos seus antecessores ilustres se notabilizaram servindo a Marinha de forma abnegada,

considerando que irá contribuir com a sua acção, para uma modernização no campo dos Recursos Humanos, através da introdução de métodos de gestão inovadores e eficazes, proporcionando um processo de mudança que tem trazido indubitáveis benefícios à Marinha e ao seu funcionamento. Afirmou ser sua intenção manter e dar um forte impulso na modernização na área da gestão do pessoal, que constitui a única forma de racionalizar os recursos humanos dispo-

níveis, atenuando os seus efeitos nas áreas funcionais prioritárias definidas superiormente.

Salientou que na área da Formação a Superintendência dos Serviços do Pessoal continuará, no seu âmbito, a trabalhar no importante projecto de reordenamento do parque escolar, e tem a firme intenção de apresentar, dentro dos prazos assumidos, os trabalhos do grupo de projecto para a reestruturação do Sistema de Formação da Marinha.

O Vice-Almirante José Manuel Botelho Leal nasceu em 1941, tendo sido promovido a guarda-marinha em Janeiro de 1964. Especializou-se em Comunicações tendo efectuado comissões a bordo de diversas fragatas. Foi Director da Estação Radionaval de Metangula (1968/69) e Chefe do Centro de Comunicações da Armada. Frequentou o "NATO Long Communications Course" (1970/71). Na Escola de Comunicações desenhou e iniciou os primeiros cursos de Guerra Electrónica que também leccionou na Escola Naval entre 1978/84 (a cadeira de Comunicações e Guerra Electrónica). Entre 1973/78 exerceu os cargos de Comandante do NRP "Velas" e de Oficial Imediato dos NRP "S. Gabriel", "Sagres" e "Roberto Ivens".

Foi Chefe de Repartição na Direcção do Serviço de Formação, a que seguiu o cargo de Adjunto do Capitão do Porto de Leixões, até 1991, ano em que foi nomeado Chefe da Repartição de Sargentos e Praças na Direcção do Serviço do Pessoal. Frequentou o Curso Superior Naval de Guerra (1992/93) e o Estágio Inter-Ramos no Instituto de Defesa Nacional. Foi 2º Comandante da Flotilha e Chefe do Estado-Maior do Almirante Comandante da Força Portuguesa participante do Exercício NATO "SWORDFISH 94".

Promovido a Contra-Almirante em 1995 exerceu o cargo de Chefe da Divisão de Recursos no Estado-Maior do Comandante Supremo Aliado do Atlântico, SACLANT, em Norfolk.

Foi Subdirector do Instituto Superior Naval de Guerra (1997), cargo que exerceu até à sua promoção ao actual posto, tendo em Outubro de 1999 assumido o cargo de Comandante Operacional dos Açores. Na sua folha de serviços constam vários louvores e condecorações.

NOVO COMANDANTE NAVAL E COMANDANTE-CHEFE DO SUL DO ATLÂNTICO

● No passado dia 13 de Novembro tomou posse do cargo de Comandante Naval o VALM Américo da Silva Santos, substituindo o VALM Luís Manuel Lucas Mota e Silva, que exerceu o cargo desde 2 de Dezembro de 1999.

A cerimónia de tomada de posse, que decorreu no Alfeite e à qual assistiram diversas individualidades civis e militares, foi presidida pelo Almirante Vieira Matias, Chefe do Estado-Maior da Armada, que no seu discurso não deixou de elogiar a eficácia e brilho da acção de comando do VALM Mota e Silva, como também o seu espírito de missão. Seguiu-se a imposição da condecoração da Medalha de Prata de Serviços Distintos ao VALM Mota e Silva.

O Almirante CEMA referiu no seu discurso o vasto curriculum operacional que decorreu durante o ano 2000, que levou as nossas unidades a vários lugares distantes da terra. (...) *"Tivemos navios e fuzileiros em Timor, (...) navegámos nos Mares da Terra Nova, (...) percorremos rios de Moçambique, (...) pusemos o pé em terra na Bósnia durante algum tempo, (...) Mostrámos a nossa Bandeira na Força de Reacção Rápida da NATO no Atlântico, a SNFL, como a levámos a comemorar com as Cruzes de Cristo os 500 Anos da nossa chegada não confidencial ao Brasil. Levámo-la, ainda, às costas leste e oeste dos Estados Unidos da América, à Austrália, à Índia, ao Norte de África e ao Norte da Europa. Tivemo-la, por fim, permanentemente, nas vastas águas nas nossas três parcelas do território, ao serviço da soberania, da autoridade do estado e das suas responsabilidades, salvando pessoas e bens, protegendo recursos, em suma, defendendo os interesses do Estado.*

Fizémo-lo com sentido de missão, com devoção à Marinha e mesmo com amor ao nosso País. (...)

Salientou ainda (...) *" Sei que a Marinha, tal como eu, se inquieta com a demora na concretização dos processos de aquisição dos novos meios. Sabemos da sensibilidade e dos claros apoios formal e público para os novos programas de navios por parte do Governo, com expressão principal em Suas Excelências o Senhor Primeiro Ministro e o Senhor Ministro da Defesa Nacional. Conhecemos isso, mas chegou a altura de as decisões começarem a aparecer. Não deverão passar muito mais meses sem se contratar as aquisições dos*



submarinos e do navio polivalente logístico. Não podemos esperar mais dias pelo despacho de autorização para contratar a construção do primeiro patrulha oceânico, vocacionado para o combate à poluição. (...)

De qualquer forma, sublinho que a prontidão, na parte que ao Comando Naval compete, para o cumprimento das missões de paz no estrangeiro ou no território nacional, com todo o conjunto de acções que lhe estão a montante, constituirá preocupação primeira. Destaco, até a nossa participação na SNFL com a assunção do Comando em Abril de 2001 e a integração de navios e de helicópteros, ao longo de 14 meses, como a mais exigente em todos os aspectos. Mas também não nos podemos esquecer do emprego das unidades de fuzileiros no exterior, assim como teremos que continuar a fazer juz aos nossos pergaminhos no desempenho das tarefas de interesse público nas águas portuguesas".

A terminar o Almirante CEMA expressou a sua confiança na capacidade do VALM Silva Santos e na competência e dedicação dos seus subordinados a fim de continuar a impulsionar o Comando Naval para o sucesso.

O VALM Américo da Silva Santos tinha já assumido no passado dia 10 de Novembro as funções de Comandante Chefe Sul do Atlântico (CINCSOUTHLANT).

A cerimónia foi presidida pelo Ministro da Defesa Nacional, Dr. Castro Caldas e contou com a presença do General William Kernan, Comandante Aliado Supremo do Atlântico (SACLANT), o Comandante cessante VALM Mota e Silva, bem como militares e civis daquele comando.

O VALM Américo da Silva Santos tem 56 anos de idade e foi admitido na Escola Naval em 1961.

Especializado em comunicações possui, entre outros, o Curso Superior Naval de Guerra, Cursos Monográficos de Estratégia e Planeamento, o "Advanced Electronic Warfare Course", o "Maritime Tactical Course", o "Curso de Controlo Naval de Navegação" e o "Curso de Tática Naval para Comandantes e Imediatos de Escoltadores".

O VALM Silva Santos embarcou em vários navios da Armada Nacional e de Marinhas da Aliança Atlântica. Desempenhou ainda várias funções em terra, nomeadamente Comandante da Companhia n.º 7 de Fuzileiros (Angola), Director do Centro de Instrução de Tática Naval, Director da Escola de Comunicações da Armada, Adjunto da Divisão de Comunicações e Chefe de Secção da Divisão de Operações do Estado-Maior da Armada, Assessor Militar do Ministro da Defesa Nacional e de "Surface Operations Officer" do Comandante Supremo Aliado do Atlântico (SACLANT) da OTAN.

O VALM Silva Santos serviu mais recentemente como Chefe do Estado-Maior do Comando Naval, como coordenador da Área de Ensino de Estratégia e Política Internacional e Professor do Instituto Superior Naval de Guerra e, após a sua promoção a CALM, como Comandante da Flotilha e 2.º Comandante Naval e como Comandante da Escola Naval.

Foi promovido à sua patente actual em 10 de Agosto de 2000.

Da sua folha de serviço constam vários louvores e condecorações.

CONDECORAÇÃO DO COMANDANTE DO N.R.P. "COM. HERMENEGILDO CAPELO"

● Em reunião da Assembleia Municipal do concelho de Oeiras, foi decidido atribuir no dia 7 de Junho, dia do município de Oeiras, a medalha de Mérito Municipal – Grau Ouro, entre outros homenageados, ao Comandante Fernando Manuel de Macedo Pires da Cunha, Comandante do N.R.P. "Comandante Hermenegildo Capelo", que também é



município de Oeiras, "por actos e serviços praticados de particular relevo, no âmbito do País e da Solidariedade Internacional."

Devido à actividade operacional do navio, só foi possível concretizar esta atribuição no passado dia 25 de Outubro.

No acto da entrega da medalha e do respectivo diploma, o Presidente do Município, referiu que esta condecoração tinha por objectivo acentuar e evidenciar a muito boa cooperação entre a Marinha e a autarquia de Oeiras - no apoio à população martirizada de Timor-Leste, designadamente nos apetrechamentos da Escola "Vasco da Gama" em Manatuto, reabilitada pela guarnição do N.R.P. "Vasco da Gama", e no do Hospital de Liquiçá, inteiramente recuperado pelo N.R.P. "Comandante Hermenegildo Capelo" - e que parcerias destas são a melhor forma de canalizar verbas que nas autarquias e na Associação de Municípios existem

disponíveis para o apoio da população Timorense. Referiu ainda o autarca que, as verbas postas à disposição são mais eficazmente geridas por quem, no terreno, melhor sabe onde as empregar, os militares - neste caso a Marinha de Guerra Portuguesa - ou a Igreja, face à grande implantação da igreja católica em Timor.

O Comandante Pires da Cunha, por seu lado, agradeceu a distinção conferida em nome pessoal, lembrando ser o representante duma guarnição de 186 homens e mulheres, que sob o seu comando, e com grande empenhamento e espírito de solidariedade, recuperou o Hospital de Liquiçá em tempo record.



O NAUFRÁGIO DA NAU "NOSSA SENHORA DOS MÁRTIRES" AGORA DOCUMENTADO NO MUSEU DE MARINHA

● No passado dia 18 de Dezembro foi inaugurado um importante núcleo museológico contendo artefactos recolhidos dos destroços daquela que se presume ser a nau de pimenta "Nossa Senhora dos Mártires" que, em 1606, naufragou junto a São Julião da Barra.

A cerimónia contou com a presença do Presidente da Comissão Cultural da Marinha, do Presidente do Instituto Português de Arqueologia, do Director do Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática (CNANS) e de diversos colaboradores deste Centro e do Museu de Marinha.

Este novo núcleo é a concretização de um projecto conjunto do Museu de Marinha e do CNANS, e pretende reconstituir a empolgante história da

porcelana, astrolábios e vestígios de arquitectura naval provenientes da referida nau que, acabada de chegar de Coxim carregada de pimenta, na noite de 14 de Setembro de 1606, com um temporal de sudoeste desfeito e os ferros a garrarem, com receio de

ser atirada à costa em Cascais, como acontecera à "Nossa Senhora da Salvação" que a precedera, tentou forçar a barra em plena vasante. Fatalmente, acabou por ser arrastada para o esporão rochoso de São Julião da Barra, contra o qual se desfez.

Após terem sido convenientemente tratados e estudados, os artefactos recolhidos e o resultado das investigações efectuadas deram o mote ao Pavilhão de Portugal durante a Expo 98, tendo sido expostos e publicados em catálogo próprio.

Reunidos num expositor na Sala das Descobertas, constituem um conjunto de elevado valor histórico e museológico que muito enriquece a exposição permanente do Museu de Marinha.



A MARINHA NAS FESTAS DO MUNICÍPIO DE SINES

● Mais uma vez a Marinha prestou homenagem às terras do mar e suas gentes. Local de nascimento do ilustre Almirante Vasco da Gama, Sines tem tido desde sempre uma ligação muito forte e profícua com a Marinha, demonstrada pela simpatia e deferimento com que a fragata "Cmdt. Sacadura Cabral" foi recebida no âmbito da sua participação nas festas do Concelho de Sines.

Desde logo a comunicação social local dedicou especial atenção ao evento, tendo sido recebidos a bordo vários profissionais do sector, interessados especialmente no

significado do relacionamento entre a Marinha e Sines.

Entre 23 e 25 de Novembro muitas foram as pessoas que visitaram a "Sacadura", acto demonstrativo do interesse e curiosidade dos sineenses, tendo-se multiplicado os contactos com diversas entidades do município, facilitadas pelo seu estreito relacionamento com a Capitania do porto de Sines, e que culminou com uma recepção a bordo com a presença dos principais representantes dos sectores político, empresarial e social do Concelho.

A fragata "Cmdt. Sacadura Cabral" fez-se novamente ao largo com a certeza de que Sines soube merecer a honra prestada, convidando a um breve regresso.



ACTUAÇÕES DA BANDA DA ARMADA

PALMELA

● Por solicitação da Sociedade Filarmónica Palmelense "Os Loureiros", a Banda da Armada deslocou-se a Palmela no passado dia 27 de Outubro onde realizou um concerto integrado nas comemorações do 148º Aniversário daquela colectividade.

Terra ligada à cultura dos sons, a comprová-lo a existência de duas das mais conceituadas Bandas Filarmónicas do País, (S.F.P. "Os Loureiros" e S.F. Humanitária de Palmela) as quais através das suas Escolas de Música têm dado excelentes músicos, dos quais alguns fazem parte do quadro da Banda da Armada. Assim sendo, não foi surpresa a lotação da sala de espectáculos completamente esgotada pelas cerca de oitocentas pessoas que ali se deslocaram para ouvir a Banda.

A primeira parte foi dirigida pelo Subchefe CTEN MUS Carlos Ribeiro e a segunda parte esteve sob a direcção do Chefe da Banda CFR MUS Araújo Pereira.

Grande serão musical, os aplausos deveras calorosos dispensados por todo aquele público justificaram e de que maneira dois extra programas com que o Chefe da Banda, Comandante Araújo Pereira encerrou o concerto:

Funiculi Funiculá – Arranjo de Jorge Salgueiro e Marcha da Marinha de C. Calderon.

Como atrás referimos os excelentes músicos oriundos de Palmela, não podemos deixar de salientar o nosso camarada e amigo 1º Sargento Jorge Salgueiro, homem de grande carácter e grande artista, quer como executante de trompete quer como compositor, pois não podendo aqui enumerar todas as obras por ele compostas, destacam-se:

Sinfonia "A Voz dos Deuses", Abertura para o Gil, os arranjos Funiculi Funiculá, Fado da Amália, Marcha Ingénua e Prelúdio (OP26) "Amanhecer", esta, executada hoje em primeira audição pela Banda da Armada.

O carinho e simpatia que os conterrâneos do Jorge Salgueiro por ele demonstram, não passaram despercebidos aos elementos da Banda da Armada, o que reforça o prazer que dá com ele trabalhar e conviver.

LAVRE (MONTEMOR-O-NOVO)

● A Banda da Armada deslocou-se no passado dia 11 de Novembro a Lavre onde realizou um concerto na Casa do Povo daquela localidade integrado no evento "Lavre Millennium Terra de Cultura Terra de Vida".

Dirigiu este concerto o Maestro CTEN MUS Carlos Ribeiro, Subchefe da Banda da Armada.

No programa escolhido constavam obras para todos os gostos; desde a tradicional marcha até ao Jazz, passando pela abertura, poema sinfónico, música descritiva africana e portuguesa, entre outras.

Repertório vasto e de qualidade que deliciou toda a assistência. Foi bonito ver as cerca de quinhentas pessoas que enchiam por completo a sala de pé aplaudindo a Banda.

Motivo mais que suficiente para que o Maestro CTEN MUS Carlos Ribeiro tocasse mais dois temas.

Latin Gold de Paul Lavender e Marcha da Marinha de Carlos Calderon. Assim terminou mais um grande serão musical proporcionado pela Ban-



da da Armada, desta vez por terras do Alentejo.

Salienta-se a presença dos órgãos autárquicos de Lavre assim como do Presidente da Câmara Municipal de Montemor-o-Novo.

ESCOLA NAVAL

● O colóquio que decorreu no auditório da Escola Naval subordinado ao tema, "Dos Mares de Cabral aos Oceanos da Língua Portuguesa", foi motivo para que a Banda da Armada se deslocasse no passado dia 21 de Novembro àquele estabelecimento de ensino superior para aí realizar um concerto.

Na primeira parte, e sob a Direcção do Subchefe da Banda, CTEN MUS Carlos Ribeiro, a Banda executou as obras:

Seventy six Trombones, Guarany, The Magic of Andrew Lloyd Webber, e Glenn Meets Wolfgang, de: Naohiro Iwai (Arr.), Carlos Gomes, W. Barker (Arr.), e Jef Penders, respectivamente.

Hands Across Sea de J. Ph. Sousa, Canções de Marinheiro e do Mar de R.W. Smith, West Side Story de L. Bernstein, e High Society de, M. Schneider, foi o repertório escolhido pelo Chefe da Banda da Armada CFR MUS Araújo Pereira, que dirigiu a Banda na segunda parte.

Concerto de grande qualidade, que mais uma vez pôs em evidência o nível artístico de todos os elementos da Banda, conforme foi dito pelo CFR FZ Ruivo a actuação da Banda da Armada teria sido dos momentos mais altos de todas as prestações de índole musical ali efectuadas durante o colóquio, ao que todo o público presente, composto pelo corpo docente, Cadetes e convidados da Escola Naval responderam com estrondosa salva de palmas.

O Chefe da Banda, CFR MUS Araújo Pereira, sensibilizado com as palavras e o carinho dispensado por toda a assistência, disse em certa altura que a melhor forma de retribuir era com mais música, assim, foram executados como extra – programas, Uma Canção Marítima, arranjo do próprio Comandante Araújo Pereira e Marcha da Marinha de C. Calderon.

ANIVERSÁRIO DO HOSPITAL DA MARINHA



● Comemorou-se no dia 23 de Novembro o ducentésimo terceiro aniversário do Hospital da Marinha, celebrado no "Dia da Unidade", sob a presidência do VALM Superintendente dos Serviços do Pessoal, Almirante José Manuel Botelho Leal. Entre outros convidados, estiveram presentes os Contra-Almirantes Vasco Leitão Rodrigues, Director da Direcção do Serviço de Formação, José Manuel Primo Gonçalves, Director da Direcção de Infra-estruturas, José Albino da Costa Rebelo, Director da Direcção de Saúde e Jorge José Correia Jacinto, Superintendente dos Serviços Financeiros.

Após a chegada dos convidados realizou-se uma Missa de sufrágio por alma dos militares, militarizados e civis que prestaram serviço no Hospital da Marinha. Em seguida, teve lugar uma sessão

solene na Biblioteca do Hospital, onde usou da palavra o Director do Hospital da Marinha, CMG MN José Luís Marques Barata Valério, que abordou temas relacionados com as infra-estruturas hospitalares, a gestão do seu pessoal e as perspectivas da sua situação económica.

Concluída a cerimónia de entrega de condecorações a Oficiais, Sargentos e Praças, o CTEN MN Joaquim Sousa Mendes, Chefe do Serviço de Anestesiologia e Reanimação do Hospital da Marinha, proferiu uma palestra subordinada ao tema "Anestesiologia no Hospital da Marinha – passado, presente e futuro", que foi ouvida com muito interesse pela assistência presente.



FESTA DE NATAL DOS DOENTES DO HOSPITAL DA MARINHA

● No dia 7 de Dezembro efectuou-se mais uma Festa de Natal organizada pelo núcleo da Cruz Vermelha do Hospital da Marinha.

Para além dos doentes, estiveram presentes os seus familiares bem como a Direcção e o CALM MN Costa Rebelo, Director do Serviço de Saúde Naval.



No refeitório, devidamente decorado para o efeito, puderam-se ouvir vários artistas: Xana Carvalho, Luís Rocha, Isabel Vitorino, Tristão da Silva Júnior, Dulce Guimarães, Maurício do Vale, José Manuel Barreto, José Teixeira, António Pinto Basto, Paula Ribas, Luís N'Ganbi e Maria José Valério.

Foi uma tarde diferente para quem um pequeno gesto tem a dimensão do Mundo. A festa terminou pelas 18:00 horas, tendo sido entregues lembranças simbólicas em nome do H.M.

No final, o Director agradeceu a colaboração sempre pronta do Sr. Fortuna e do TEN Mendes, como também do núcleo da Cruz Vermelha que há três décadas tem

uma participação activa e gratuita neste evento.



JANTAR-CONVÍVIO

● Decorreu no passado dia 26 de Outubro, nas instalações da Messe de Cascais, mais um jantar-convívio dos oficiais que frequentaram o curso "Naval Command Course" no "Naval War College" em Newport, R.I. – EUA.

Este convívio, que surgiu na sequência de outros que têm tido lugar com uma periodicidade anual, serviu igualmente para comemorar o 90º aniversário do VALM Ferrer Caeiro.

O jantar contou com a grande maioria das esposas, decorreu num ambiente de sã camaradagem e muita alegria e serviu na-

turalmente para relembrar experiências vividas em Newport, recontar muitas histórias e assim fortalecer os laços de amizade entre todos os presentes.

Participaram os seguintes oficiais:

VALM Ferrer Caeiro (Classe de 1963), VALM Elias da Costa (Classe de 1977), VALM Alves Sameiro (Classe de 1978), ALM Fuzeta da Ponte (Classe de 1980), ALM Andrade e Silva (Classe de 1981), VALM Carmo Duro (Classe de 1983), VALM Moreira Rato (Classe de 1984), VALM Brito e Abreu (Classe de 1986), CALM Espadinha Galo (Classe de 1987),

ALM Vieira Matias (Classe 1989), VALM Celestino da Silva (Classe de 1992), VALM Vidal Abreu (Classe de 1994) e CALM Rodrigues Gaspar (Classe de 1999).



XVI CAMPEONATO DE MARINHA DE BASQUETEBOL

● No período de 9 de Outubro a 14 de Novembro decorreu nas instalações do CEFA a 16ª edição do Campeonato de Marinha de Basquetebol, prova disputada em dois escalões, que contou com a participação de 15 equipas de unidades de Marinha. Referência para a boa prestação das equipas da Escola Naval, que lograram chegar às finais nos dois escalões. Assim o I Escalão deu a vitória à Escola Naval pela marca de 80-76, frente à equipa do NRP "Sacadura Cabral". A equipa da UAICM sagrou-se vencedora do II Escalão, ao bater a sua congénere da Escola Naval pelo resultado de 59-46. As classificações ficaram então ordenadas:

I ESCALÃO	II ESCALÃO
1º EN	1º UAICM
2º NRP "Sacadura Cabral"	2º EN
3º G1EA	3º NRP "Corte Real"
4º G2EA	4º EF
5º CEFA	5º G2EA



TORNEIO DE BASQUETEBOL DAS FORÇAS ARMADAS

● Decorreu no CEFA, organizado pela Marinha em 21 e 22 de Novembro, mais um Torneio de Basquetebol no âmbito das Forças Armadas, que teve como intervenientes as selecções da Marinha e da Força Aérea. A prova disputou-se em dois escalões, vencendo a Marinha o I Escalão e o Troféu em disputa e a Força Aérea o II Escalão.

DESPORTO FEDERADO

"IRON MAN"

● Em 8 de Outubro realizou-se em Ibiza o "V Triatlo de Ferro" onde esteve presente o 405782 CAB CM Oliveira representando o CEFA na modalidade de Triatlo. Modalidade das mais exigentes a nível técnico e volitivo assume nesta especialidade (iron man) o seu expoente máximo – 3800 metros de natação, 180 Km de bicicleta e 42 Km de corrida. Nesta prova o CAB Oliveira obteve um brilhante 60º lugar (7º a nível nacional) entre 116 participantes, representando diversos países.

CAMPEONATOS NACIONAIS MILITARES

"NATAÇÃO 2000"

● De 8 a 10 de Novembro, decorreram na piscina do Parque Municipal de Mafra as provas do XIV Campeonato Nacional de Natação, cuja organização pertenceu ao Exército.



A Equipa de nadadores da Marinha vencendo 21 das 29 provas em disputa, nos I e II Escalões Masculinos e Escalão Feminino, sagrou-se vencedora do Campeonato onde estiveram presentes as delegações da Marinha, Exército, Força Aérea e PSP.

2º CAMPEONATO DE CORTA-MATO DAS FORÇAS SEGURANÇA E JUSTIÇA

● Em 18 e 19 de Novembro, realizou-se em Vila Real de Santo António o 2º Campeonato de Corta-Mato das Forças de Segurança e Justiça, onde esteve presente uma equipa de Marinha nos escalões de veteranos e seniores masculinos. Em provas de grande exigência destacaram-se os excelentes resultados dos seguintes atletas: 3200087 Guarda 2ª classe PEM Jesus (BNL) e 500882 1SAR MQ Soldado (NE "Sagres"), 1º e 2º lugares respectivamente. Realça-se igualmente o resultado obtido pelo 2MAR FZ/RC Silva (BF1) vencedor do escalão seniores masculinos. No colectivo, a Marinha obteve a 1ª e 3ª posição nos seniores e veteranos respectivamente.

CORTA-MATO 2000

● Em 6 e 7 de Dezembro, realizou-se o XXIII Campeonato Nacional Militar de Corta-Mato, nas modalidades de Curto e Longo. As provas realizaram-se na pista de corta-mato da Armada (Comando de Instrução do Exército) e nelas participaram todos os Ramos e Forças de Segurança. Considerando a presença de alguns atletas que se encontram no topo do ranking Nacional, foram brilhantes as classificações individuais da equipa da Marinha que permitiram o posicionamento no 2º lugar no Corta-Mato Curto e o 4º lugar no Corta-Mato Longo. A GNR foi a justa vencedora das duas provas.

CROSS DE NATAL

● Já com larga tradição realizou-se em 14 de Dezembro, no perímetro da Estação Rádio Naval "Comandante Nunes Ribeiro", o Cross de Natal, vulgarmente conhecido pelo Cross do Perú numa exemplar organização da Unidade de Apoio às Instalações Centrais de Marinha (UAICM). À partida 40 atletas oriundos de Unidades da Margem Norte arrancaram na esperança de levar para a consoada o tão cobiçado Perú, que haveria de caber ao 1SAR C Silva do EMA. Curiosamente existiu um prémio especial para o "elemento menos novo" e que coube ao CMG Amorim, Capelão Chefe da Marinha, que ainda alcançou o 2º lugar no seu escalão! Para a posteridade ficam os vencedores nos diversos escalões:



I ESCALÃO	2GRT Silva Pereira / RN Algés
II ESCALÃO	1MAR L Rego / UAICM
III ESCALÃO	CAB M Crisóstomo / IH
IV ESCALÃO	1SAR C Silva / EMA
V ESCALÃO	1SAR CE Dias / UAICM



O Doutor D

E escrever é um acto de prazer. Escreve-se o que nos vai na alma, porque algo nos impressionou, bem ou mal. Porque amamos, ou porque odiamos. Porque estamos contentes e, especialmente, porque, muitas vezes, nos sentimos tristes e desencantados. Às vezes até se escreve sem saber porquê...

No fundo, a escrita é mais fiel que a namorada que não nos quis, o amigo que nos traiu, ou o objectivo que, afinal, não atingimos... Comigo, parece ser a panaceia para a perplexidade crónica que bate à porta, em noites de insónia.

Tento, sobretudo, escrever sobre o Bem que vou encontrando. O Bem e todos os valores a ele associados (a coragem, a humildade, o sofrimento), estão em desuso nesta sociedade, em que só o que passa na televisão é real e em que os fortes e imorais, dormem felizes, apenas, por não serem fracos... Contudo, estes valores, hoje esquecidos, libertam e exaltam, são duradouros e, apesar de muitas vezes não os sentirmos, estão ainda presentes em muitos dos incógnitos do mundo.

O Mal, ao contrário, acabrunha e entristece. O Mal é, perdoem-me os leitores, como o fruto azedo, que apetece cuspir logo após a primeira dentada e, infelizmente, é sempre mais publicitado. Parece-me, em dias tristes, que o nosso mundo gira à volta de más notícias e de homens pouco transparentes. Penso mesmo, que deveria haver um telejornal B, em que o "B" estaria para as boas notícias, para os bons homens. A notícia do homem que nos fez o pão quente, do homem que se sacrificou pelos outros, do carteiro que faz o seu trabalho de forma competente, a notícia simples, enfim, de quem cumpre com rigor o que lhe compete. Aos militares, em geral, este telejornal seria de particular interesse, já que têm sido ignorados sob rótulos de "privilegiados", "inúteis" e/ou "desnecessários", assumidos, há já alguns anos, no ideário desta pequena nação, esquecida do seu passado.

Mas vamos ao assunto desta história, que mereceu tão filosófico intróito. Têm sido frequentes (e não só no nosso país) as notícias de má prática médica. Por outro lado, são poucas as referências de boa prática – e estas são muito superiores, acreditem, em número, às primeiras.

O povo rejubila ao ritmo desta música de acusação fácil, numa tonalidade bem orquestrada pelos média, cujo interesse cessa rapidamente, poucas vezes reproduzindo a verdade dos factos, após apuramento legal. Não que não haja quem proceda mal, não é isso, a verdade é que, com frequência, quem acusa fá-lo sem justificação, deixando, todavia, impunes, os milhares de casos que mere-

- *Fui operado pelo Dr. D, já há uns anos. Tenho 2 próteses, uma em cada anca, agora, infelizmente caí e não consigo dobrar a perna esquerda. Procedeu-se à radiografia e havia um problema com a prótese desse lado. Informado que se ia contactar o Ortopedista de Serviço, o Cabo antigo contestou:*

- *Eu gostaria de ser visto pelo Dr. D, ele tem sido sempre o meu médico!*



ciam justiça. Da arte de bem tratar, o trabalho dos mais velhos é importante. Destes, ficou-me o exemplo, discreto, de um antigo director do Hospital da Marinha.

Estava eu de Serviço, quando se dirigiu ao Banco, em cadeira de rodas, um Cabo, da estirpe dos que combateram na Índia, dizendo:

Ora o Sr. Dr. D tinha ocupado, recentemente, o cargo de Director do Hospital da Marinha. Sabendo eu que muitos médicos, após ocuparem cargos de comando, se afastam da clínica, alguns por imperativos de Serviço, outros porque um vírus grave chamado *poder infecciosus* se apodera deles, afastando-os das referências, que deveriam sempre pautar a profissão, avisei o doente que

iria contactar o Dr. D, que agora exercia outras funções...

A medo, penetrei no gabinete da direcção e contei o sucedido. O Dr. D, imerso na leitura de uma mensagem e com um rol opressivo de outras publicações diante de si, suspirou e disse:

- *Tenho que ir ver, conheço esse homem há muito tempo...*

E foi. Ao vê-lo, o olhar de alegria do velho marinheiro disse mais que mil palavras. Eram velhos amigos que se encontravam. Com uma expressão de total confiança, o doente sorriu e quase gritou - *estou nas suas mãos outra vez...*

Havia luxação de uma das próteses. Era preciso operar. O doente foi internado e operado pelo Dr. D. Este, ao outro dia, acenava com um sorriso feliz, quase infantil, uma radiografia com a prótese no seu devido lugar.

Outros doentes se seguiram, enquanto o Dr. D esteve no hospital. E não pense o avisado leitor que estes eram mais acima na hierarquia, que os anteriores. É verdade que alguns médicos têm deferências especiais para com a hierarquia, mas não era assim neste caso. A maioria dos doentes eram muito humildes ou na reforma desde há muitos anos. Alguns eram familiares. Em todos, a atitude era a mesma: uma referência elogiosa por parte do paciente, a mesma atitude aten-

ciosa por parte do Dr. D. Perpassava sempre uma suave bondade para com os idosos e humildes, que nos punha de bem com a vida e com a medicina.

Achei, que depois de vários directores, que por picardia, alguns subalternos tratavam por Sr. Comandante, pelas atitudes duras (muitas vezes contrastantes com as suas práxis anteriores), que assumiam ao tomar o poder, tínhamos na direcção alguém diferente, que valorizava, sobretudo, o médico que lhe ia no coração. Desde então, outros, na mesma posição, se lhe seguiram neste mister, conciliando humanidade e empatia, como se um novo ciclo tivesse sido inaugurado.

Também, a propósito, para os subalternos, o Dr. D, tinha sempre uma palavra de simpatia e amizade. Como todos os que são diferentes, tinha inimizados entre os seus pares, mas dificilmente, mesmo esses, lhe imputariam críticas quanto á prática clínica.

E assim é, amigos leitores, que pelo menos um médico fez o que lhe compete. Pelo menos um foi atencioso para com os humildes. Assim foi, ainda, que eu escrevi sobre o Bem em vez de deitar a minha irritação à falta de moral de outros, que, precisamente, esquecem que a

nossa razão de ser está na existência de doentes, tão embrenhados que estão nos títulos, na ambição, ou nos carros de luxo.

Alguém terá dito: é sempre preferível dizer bem de alguém do que mal de outrem. É que, acreditem, limpa a alma e afasta do espírito o mal estar dos "diz-se que", "do parece que", do "acho que", imersos em nevoeiros de suspeição, a toldar a vida de muitos...

Já agora um aviso a todos, o tal vírus, o poder infeccioso, não ataca só médicos, ataca, para nosso pesar, em todas as classes e profissões, com grande contagiosidade. Para se precaver, o caro leitor deverá, regularmente, fazer infusões de Vitamina H (de humildade) e aceitar que todos, mesmo os mais capazes, dependemos uns dos outros...Eu tento fazer isso, mas sou apenas humano e é, deveras, um trabalho de uma vida, cheio de dificuldades e incompreensões...Penso, no entanto, que ajudam os bons exemplos dos que nos precedem, contrariando as tendências deste tempo, em que o cifão e a ambição, ignóbil e desajustada, parecem comandar. 

Doc.

BIBLIOGRAFIA

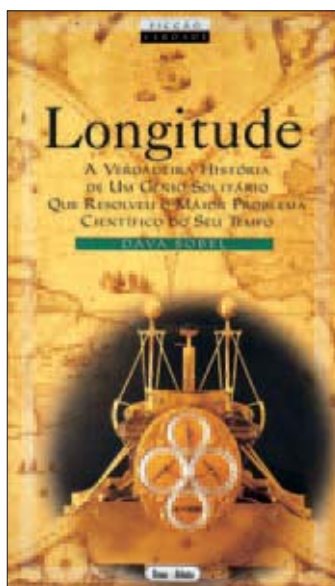
A LONGITUDE EM BEST SELLER

Já muitas vezes foi dito, mas não é demais repetir, que os Portugueses, quando na Época dos Descobrimentos, navegaram pelas quatro partidas do Mundo, fizeram o ponto do navio recorrendo à estrela Polar e ao Sol. Medindo a altura destes astros, sabia-se a latitude em que o navio se encontrava, mas a longitude estimava-se. E isto acontecia porque não existia um método capaz de determinar, no mar, aquela última coordenada.

Esta dificuldade criava limitações na navegação e, pior ainda, punha, por vezes, os navios em situações de perigo.

Procuraram-se soluções, ofereceram-se prémios. Apareceram ideias que não resultaram. Umas fantasiosas, como aquela em que o nosso João de Lisboa acreditava, afirmando que a longitude era função linear da declinação magnética. Outras, com base científica, mas que não eram realizáveis a bordo por falta de instrumentos ou de tabelas, como o recurso às chamadas distâncias lunares ou aos eclipses de Júpiter.

Quando as coisas estavam neste pé, acontece mais um trágico acidente marítimo. No dia 22 de Outubro de 1707, uma esquadra inglesa, comandada pelo almirante Clowdisley Shoveel, que regressava à Pátria, depois de defrontar com êxito



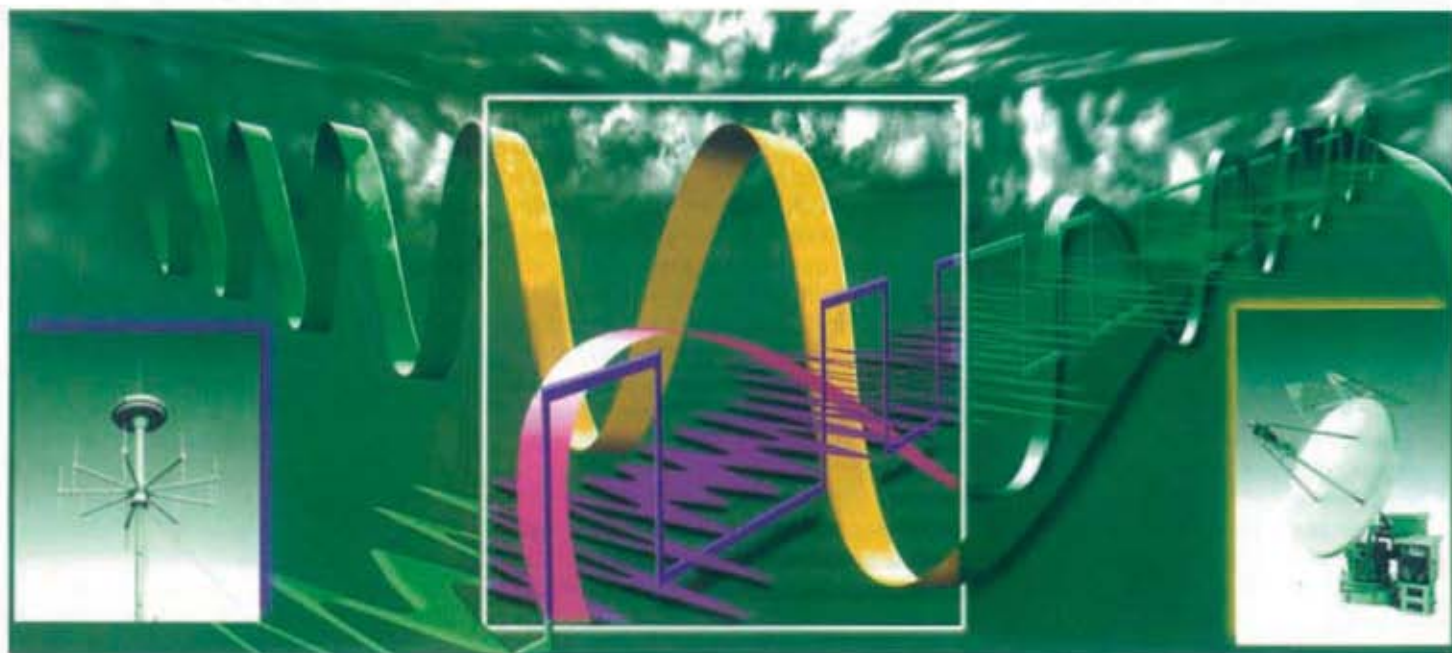
as forças francesas do Mediterrâneo, espeta-se nas pequenas ilhas de Scilly, a sudoeste de Inglaterra, devido a deficiente navegação. Perdem-se quatro dos cinco navios que compõem a esquadra e, com eles, desapareceram 2000 homens.

Este desastre consternou a Inglaterra, mas despoletou o problema da determinação da longitude a bordo. Assim, em 1711, cria-se o Board of Longitude e oferece-se 20 mil libras a quem apresente a melhor solução. John Harrison será o grande ganhador com o seu célebre cronómetro. Este cronómetro é, exactamente, o principal protagonista dessa magnífica história contada por Dava Sobel, na sua obra *Longitude*, agora editada em Portugal.

Aconselhamos a sua leitura porque a consideramos apaixonante para os entendidos e uma verdadeira descoberta para todos os outros. E para convencer alguns leitores hesitantes, lembro que não é comum um livro de

cariz científico manter-se durante várias semanas na lista de *best sellers*, em dois prestigiosos jornais: *The New York Times* e *The Times de Londres*. 

A. Estácio dos Reis
CMG



Signal Intelligence and Electronic Warfare

Solutions for interception, identification and electronic countermeasures

Military forces, the police and government agencies with security-relevant tasks can only be successful if their technical equipment is up to the latest state of the art. Survival in the "digital battlefield" is only possible through the use of flexible technology. You simply have to be the fastest and "smartest" to intercept and evaluate the multitude of signals and information to be successful in the age of information warfare.

"SIGINT goes digital" is the trend. All instruments and systems from Rohde & Schwarz are completely in line with this trend through the massive use of extremely fast data and signal processors for digital signal processing



and the use of intelligent modular hardware and software.

We assist you in solving your complex tasks by providing all-inclusive solutions for searching, detecting, analyzing and jamming all communication signals from HF to SHF as well as non-com signals. And that for any type of modulation and transmission method. Whether voice, fax or data, analog or digital signals, encryption or LPI methods such as frequency hopping or spread spectrum technique – we have the optimum solution for you in store. Would you like to know more?

Just turn over and convince yourself.



TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, S.A.

Rua General Ferreira Martins, nº 6 - 2 B - 1495-137 Algés * Tel: 21 4123590 Fax: 21 4123600
E-Mail: telerus@mail.telepac.pt

JOQUEMOS O BRIDGE

(Problema Nº 29)

Tente primeiro resolver a 2 mãos tapando E-W

Norte (N):

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

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
D	A	R	5
10	10	4	4
9	7	2	
5			
2			

Este (E):

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

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
7	9	A	A
3	6	5	R
	2	3	9
			8
			7

Ninguém vulnerável S abre e segue-se o seguinte leilão muito competitivo:

Sul	Oeste	Norte	Este
1♣	1♠	2♠(a)	3♥
4♣	4♥	5♣	Todos passam

(a) marcação denominada cue-bid e que mostra uma boa mão com apoio em ♣

W sai a ♥A e apesar de E chamar com o 8 joga pela segurança ♣5. Com este ataque o contrato não se pode perder; veja como deve S jogar. Como poderia a defesa ter evitado essa possibilidade?

(Solução neste número)

SOLUÇÕES

PROBLEMA Nº 29

S deverá eliminar as ♥ e destrunfar terminando na mão, sendo esta a situação a 7 cartas: S ♠73 ♦A53 ♣98; W ♠D1095 ♦R42; N ♠AR64 ♦V106 e E ♠V8 ♥RD ♦D98. S joga ♣9 e W terá de baldar um ♦ baldando N uma ♠, e agora repare que fará sempre duas vazas em ♦, jogando um pequeno ♦ para o R de W e fazendo a passagem à D de E. Caso W tivesse baldado uma ♠ o carteador jogaria uma ♠ e deixava fazer, encontrando a 11ª vaza na 4ª ♠ do morto. Para destruir esta posição de squeeze ♠-♦ sobre W bastaria que E tivesse jogado ♥R (preferencial para ♠) sobre a saída do parceiro, mostrando que ele poderia atacar ♠ sem receio do V poder estar em S. Jogando W ♠ na 2ª vaza o contrato será incumprível. A sinalização no flanco é também muito importante neste jogo, para dar indicações ao nosso parceiro e permitir que em conjunto possamos tentar encontrar a melhor forma de derrotar os contratos.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

(Problema Nº 317)

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

HORIZONTAIS: 1 – Medição dos ossos, nos estudos antropológicos. 2 – Monarcas; fêmea do elefante. 3 – Alises; nota musical. 4 – Aparência; fio de seda tecido duas vezes. 5 – Peça cilíndrica e oca de madeira, que se introduz no meio do petardo quando este se carrega; planta anonácea frutífera do Brasil; rio italiano (inv). 6 – Amada. 7 – Entre nós; ira na confusão; apelido de um conquistador espanhol, que se notabilizou na conquista do México. 8 – Cordel com que se atravessam os colchões ou almofadas para segurar o enchimento; monte elevadíssimo do estado de Santa Catarina, Brasil. 9 – Serra de Portugal (inv); rimo, na confusão. 10 – Apelido de estadista queniano, que sucedeu ao presidente Kenyatta após a sua morte em 1978; cabra nova. 11 – Imitação literária de Ossian (pl.).

VERTICAIS: 1 – Teoria médica que atribui todas as doenças à lesão de algum órgão. 2 – Admite todas as dúvidas; letra grega; art. def. pl. 3 – Irmã do pai; no meio do tear; animais ruminantes. 4 – Podar segunda vez. 5 – O que se respira; relativo a oásis. 6 – Pérola de grande valor. 7 – Relativo a Eleia ou à escola filosófica de Eleia; cento e um romanos. 8 – Meio queimado; abreviatura latina das palavras que se encontram muitas vezes nos monumentos cristãos. 9 – Deus do sol; rei dos Lombardos de 561 a 572. 10 – Planta apiácea; na poesia antiga, pé de verso composto de uma breve e uma longa. 11 – O que fica de cereais joeirados (pl.).

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS Nº 316

HORIZONTAIS:

1 – Japinebeiro. 2 – Amarado. 3 – Ns; osmio; Il. 4 – Gai; AAA; lat. 5 – Oras; deve. 6 – Ocar; piái. 7 – Arensar. 8 – Is; apios; dr. 9 – Nio; aga; lie. 10 – Gala; nova. 11 – Areopagitas.

VERTICAIS:

1 – Jingo; Jinga. 2 – Saro; siar. 3 – Pa; iaca; ole. 4 – Imo; sara; ao. 5 – Nasa; repa. 6 – Armar; nigua. 7 – Baia; psoa. 8 – Edo; dias; ni. 9 – lo; Lear; lot. 10 – Ivai; diva. 11 – Ofite; areas.

Carmo Pinto
1TEN 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

● VALM José Manuel Botelho Leal, Superintendente dos Serviços do Pessoal, em substituição do CALM Vasco António Leitão Rodrigues
● VALM Carlos Monteiro da Silva, Comandante Operacional dos Açores, em substituição do VALM José Manuel Botelho Leal ● CMG EMQ Victor Maria Borges Brandão, Gestor de Frota para a Marinha, em substituição do CMG EMQ José Eduardo Martins dos Reis ● CMG Francisco Manuel Saldanha Junceiro, Chefe do Gabinete do Superintendente dos Serviços do Material ● CMG Duarte José Cruz de Castro Centeno, Chefe do Departamento Marítimo do Centro e em acumulação Capitão do Porto de Lisboa, em substituição do CMG José Luís Rodrigues Portero ● CMG João Carlos Pina Correia Marques, Adido de Defesa, junto da embaixada de Portugal em Jacarta, República Indonésia ● CMG José António Pargana Calado, Chefe do Gabinete do Superintendente dos Serviços Financeiros ● CFR João Correia Maia, Chefe do Gabinete do Superintendente dos Serviços do Pessoal ● CTEN João Afonso Marques Coelho Gil, Chefe da Brigada Hidrográfica Nº 1, em substituição do CTEN António Victor Simões da Costa Rei ● CTEN Mário Simões Marques, Comandante do NRP "António Enes" ● CTEN Francisco José Rodrigues Sá Pombo, Secretário do Conselho Superior de Disciplina da Armada ● CTEN João Luís Vieira Pereira, Chefe de Secções de Operações do Comando da Zona Marítima dos Açores ● 1TEN Carlos Alberto da Graça Lourenço, Delegado Marítimo da Fuzeta ● 1TEN António Fernando Gomes Abrantes, Delegado Marítimo do Barreiro ● 1TEN António Pratas da Silva, Delegado Marítimo de Vila Franca de Xira ● 1TEN João António Pimenta Valentim, Delegado Marítimo de Esposende ● 1TEN António Jorge dos Santos Simas da Silva, Chefe dos Serviços de Apoio Geral do Comando da Zona Marítima da Madeira ● 1TEN Artur António Guerra, Patrão Mór da Capitania do Porto de Sines ● 1TEN António Rodrigues Tairocas Mantas, Chefe dos Serviços de Apoio da Capitania do Porto de Sines ● 1TEN Celestino de Jesus Almeida, Patrão Mór da Capitania do Porto de Lisboa ● 1TEN Manuel Teixeira da Costa, Patrão Mór da Capitania do Porto de Aveiro ● 2TEN Manuel Alberto Lopes Patrão Mór da Capitania do Porto da Horta.

EXONERAÇÕES

● CTEN Mário José Simões Marques, exonerado do cargo de Comandante do NRP "João Coutinho" ● CFR Joaquim Peralta de Castro Centeno, exonerado do cargo de Presidente do Conselho de Administração do Instituto Portuário do Sul.

RESERVA

● CMG Manuel José dos Anjos Branco ● CMG José André Fernandes ● CMG José Manuel Monteiro Fiadeiro ● CFR José Martins Lourenço ● 1TEN José da Mata Amador ● SMOR Raul Fernando Maia Alfaro ● SMOR Cipriano Manuel Vicente ● SMOR Abílio da Costa Alves Bastos ● SMOR Carlos Manuel Antunes Ferreira ● SCH António Gonçalves Margato ● SAJ António Manuel da Palma Amor ● SAJ Pedro Heliodoro Penas ● SAJ Diamantino Pereira Ferreira ● SAJ José Rosário Janeiro de Figueiredo Lontro ● ISAR Luís Gonçalves Dias ● ISAR Carlos Alberto Almeida Duarte ● CAB Ernesto Manuel Duarte Marques ● CAB João Diogo Correia ● CAB Eduardo Maria de Matos ● CAB João Manuel Ramalho Freire ● CAB Diamantino Filipe Rita ● CAB Faustino Marques Ferreira ● CAB José Horácio Conceição Plácido ● CAB Miguel Varunça Simões ● CAB Emílio da Conceição Sousa ● CAB César Bento Marques ● CAB Paulo Roberto Ribeiro Morais.

REFORMA

● VALM José Alberto Lopes Carvalheira ● CMG António Abrantes Martins Godinho ● 1TEN Fernando do Nascimento da Silva Marta ● SAJ José da Conceição Roldão ● ISAR João Filipe ● CAB João Manuel Rodrigues da Silva Maia ● CAB Manuel dos Santos Barros.

FALECIMENTOS

● CALM REF Vasco dos Santos Viegas ● 1TEN SEH Evangelista da Silva Coelho ● 1TEN OT REF Manuel Martins Araújo ● 2TEN SG REF Jacinto Domingos Pratas da Silva Pereira ● SCH MQ REF Joaquim Marques Algarvio ● SAJ A REF João Lopes Capucho ● ISAR E REF Adelino Batista Torão ● CAB FZ REF José da Silva Dias Nunes ● CAB C Alexandre Isaías Barreto Bernardino ● CAB CM João Batista Henriques da Cruz ● CAB M REF Gabriel da Conceição Marques dos Santos.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

24. O Atlas de Ortélius e o Mais Antigo Mapa de Portugal

Dispõe a Biblioteca Central de Marinha de um exemplar, em muito bom estado, do primeiro Atlas Geográfico – o *Theatrum Orbis Terrarum*, editado pela primeira vez em 1570, em Antuérpia, por Abraham Ortélius.

A edição de 1570, em latim, continha setenta cartas das quais cinquenta e seis representam a Europa e Portugal apresentava-se na posição número oito.

Deste Atlas foram feitas quarenta e uma edições, vinte e uma em latim, duas em holandês, cinco em alemão, seis em francês, quatro em espanhol e uma em inglês, sendo a última de 1612.

À medida que as edições iam avançando, mais mapas iam sendo acrescentados, verificando-se que na edição do exemplar que a Biblioteca de Marinha dispõe, de 1584, em latim, Portugal encontra-se na posição dezasseis.

No anterosto todos os mapas têm um texto descritivo do respectivo país, que no caso de Portugal tem o seguinte título – *PORTUGALLIA REGNUN*.

O mapa de Portugal que figura em todas estas edições é o famoso mapa de Fernando Álvares Seco, de 1560, e que foi o primeiro mapa de Portugal a ser impresso em Portugal. Este mapa além de ser o mais antigo de Portugal, representa o primeiro levantamento em grande escala, apoiado em métodos matemáticos, talvez mesmo trigonométricos, que se conhece em todo o território de um estado. Pode-se dizer que pelo menos com quatro anos de antecedência em relação a qualquer país, os cartógrafos portugueses fizeram um levantamento de grande escala do todo o seu território.

Aquiles Estaço, professor na Universidade de Sapiência em Roma encomendou no início da segunda metade do século XVI ao seu compatriota Álvares Seco uma carta de Portugal com a intenção de a dedicar ao Cardeal Guido Sforza, protector do Reino das Quinas. Satisfeita pelo cartógrafo a pretensão do humanista, a carta é apresentada e oferecida ao Cardeal italiano em 1566 em Roma acabando por entrar no domínio público em 20 de Maio de 1560.

Uma das características que este mapa apresenta é a sua posição horizontal, foi desenhado na escala 1:1.500.000, numa projecção cilíndrica, tem as dimensões 57,5x34 cm., sendo de assinalar também a riqueza de nomes nas áreas da actual Estremadura e Trás-os-Montes e ainda a significativa representação hidrográfica. Ornamentam a carta dois escudetes com inscrições, em que o superior apresenta a seguinte inscrição – *PORTUGALLIAE // que olim Lusitania, novissima // & exactissima descriptio, Auc= // Vernando Álvaro Secco. //*, uma nau no Oceano Atlântico, uma barca a Sul junto à Andaluzia e ainda um grande peixe.

A carta é limitada a leste por uma escala de latitudes com o desenvolvimento de 5° de 38° a 43°. A escala de latitudes arrasta dois erros. O primeiro ao indicar 40° para latitude Lisboa, quando naquela data já diversos autores (João de Lisboa, D. João de Castro, Padre Carvalho Costa entre outros) afirmavam que devia ser 38° $\frac{2}{3}$. O segundo erro quando coloca o valor de 43° $\frac{1}{2}$ entre os 42° e 43°. A natureza destes erros indicia que não devem ser assacados ao seu autor mas sim a gravação não revista.

Por todos estes motivos o Atlas – *Theatrum Orbis Terrarum* merece uma visita à Biblioteca Central de Marinha para se apreciar não só o primeiro mapa de Portugal mas também as restantes magníficas cartas impressas no fim do século XVI.

- **The Story of Maps** – Lloyd A. Brown

Little, Brown and Company. Boston. 1949

- **O Mais Antigo Mapa de Portugal**. Alves Ferreira, Custódio de Morais,

Joaquim da Silveira e Amorim Girão.

Instituto de Alta Cultura. Coimbra. 1957

Biblioteca Central de Marinha
(Texto do CALM EMQ Luís A. Roque Martins)

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

24. O Atlas de Ortélius e o Mais Antigo Mapa de Portugal



REVISTA ARMADA

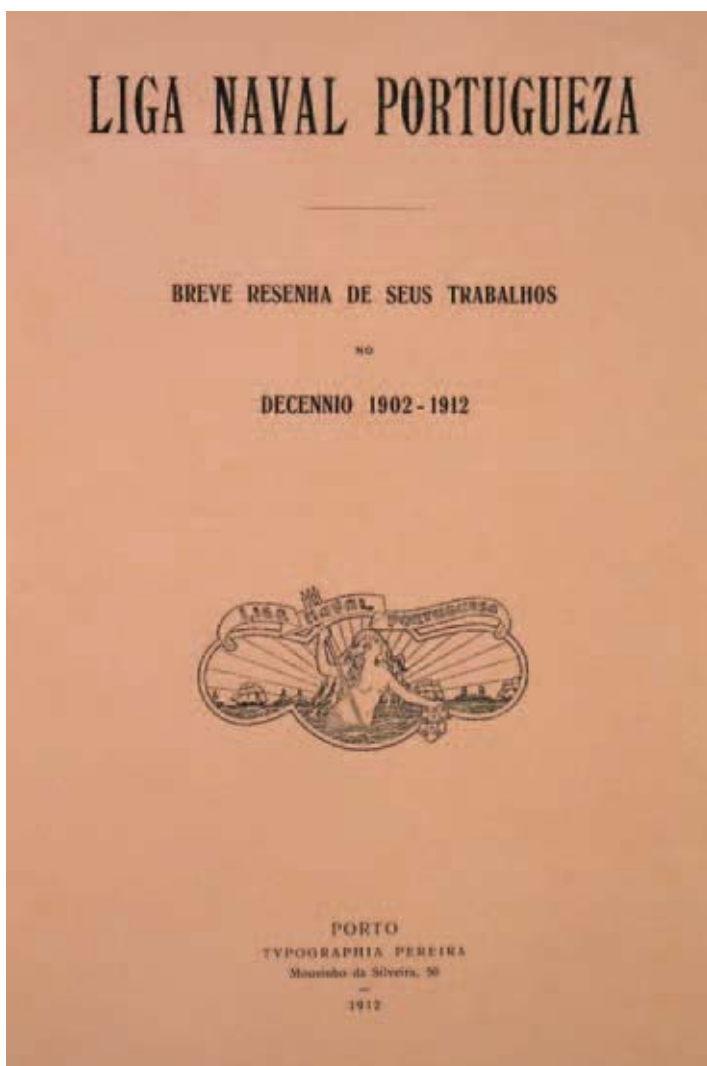
PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 340 • ANO XXX

MARÇO 2001 • MENSAL • 250\$00



NRP Gil Eannes

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



Liga Naval Portuguesa

A Liga Naval Portuguesa, cujos estatutos foram aprovados em 15 de Outubro de 1902, foi criada com o objectivo de promover em todo o país uma activa propaganda em favor da causa da nossa expansão marítima.

A Liga desenvolveu uma perseverante acção, fazendo entrar o país no movimento marítimo internacional contemporâneo, realizando uma enérgica propaganda em favor do "Sea-power" nacional, estudando em congressos, conferências e livros todos os detalhes que pelos seus estatutos se lhe impusera.

Para além da reorganização da marinha de guerra, a sua acção estendeu-se a todos os campos da nossa economia marítima, fomento, pescas, portos, construção naval, navegação, marinha de recreio e ensino.

O cartaz reproduzido de 1912 (do Arquivo Central de Marinha) é um exemplo da sua notável acção de propaganda.

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 340 • Ano XXX

Março 2001

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: 250\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

SUMÁRIO



A Esquadrilha de Helicópteros e o ressurgir da componente aérea na Armada.

7

O ensino na área das comunicações tem-se revelado de grande importância na operacionalidade da NATO.

12



A história do NRP "Gil Eannes" e o seu papel na Guerra e na Paz (1ª Parte).

17

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
PONTO AO MEIO DIA	4
REPENSAR A GUERRA	5
CRÓNICA DE TIMOR	10
OS FALSOS RASGÕES DO RETRATO DE CAMÕES	15
A MARINHA DE D. MANUEL (12)	16
INSTITUTO HIDROGRÁFICO	21
ACTIVIDADES DO MUSEU DE MARINHA - ANO 2000	22
NOTÍCIAS	24
CONVÍVIOS	27
DESPORTO	28
HISTÓRIAS DA BOTICA (6)	30
BIBLIOGRAFIA	31
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / SAIBAM TODOS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA

REVISTA DA ARMADA



NRP Gil Eannes

Pintura a óleo de P. T. Pang.

ANUNCIANTES:

OGFE - Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento:
TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, S.A.



O Nó Górdio das Forças Armadas

No início dos anos 90, quando a NATO adoptou uma nova estratégia militar, as forças armadas portuguesas ficaram envolvidas num nó górdio que ainda não foi desfeito: a incompatibilidade entre as responsabilidades decorrentes de uma estratégia vocacionada para a intervenção em conflitos regionais e os orçamentos de defesa nacional, condicionados por as prioridades políticas do país estarem focalizadas na satisfação dos anseios de progresso e bem-estar dos cidadãos.

Como tais responsabilidades são inalienáveis e essenciais à credibilidade internacional e a outros interesses importantes do país, as tentativas de libertação do nó górdio das forças armadas, privilegiaram inicialmente a redução dos sistemas de forças da Marinha, do Exército e da Força Aérea. Cortar, parecia lógico e essencial para que se pudessem aumentar as despesas de funcionamento até aos níveis necessários ao emprego das forças armadas fora do território nacional. Por isso, alienaram-se infra-estruturas e diminuíram-se comandos, forças e unidades. Todavia, verificou-se que estes cortes, por um lado, só disponibilizavam recursos financeiros no muito longo prazo; por outro lado, reduziam o dispositivo à dimensão mínima para o cumprimento das missões. Em consequência, foi ensaiada uma segunda tentativa de libertação do nó górdio das forças armadas, tirando partido dos benefícios que a tecnologia proporciona.

Devido aos enormes progressos dos sistemas de comando, controlo, comunicações, vigilância e reconhecimento, dos sistemas de informação, da mobilidade e da letalidade das armas, tornou-se possível reestruturar as capacidades militares, de forma a que unidades ligeiras desempenhem funções que antes

exigiam consideráveis meios humanos e materiais.

Neste contexto e, como exemplo, refira-se que a Marinha efectuou uma revisão global do seu planeamento estratégico, definindo claramente um modelo do sistema de força naval adequado e exequível face às necessidades e às possibilidades do país.

Desta forma fixaram-se objectivos muito claros, para os quais a instituição foi direccionada, o que associado às melhorias nos processos de gestão, permitiu "recapitalizar" o orçamento; isto é, com o mesmo dinheiro passou a fazer-se mais. Porém, como durante muitos anos não se adquiriram ou modernizaram os meios militares, verifica-se agora que tal iniciativa não gera recursos financeiros suficientes para que as verbas de investimento e funcionamento alcancem os montantes que as missões exigem. Daí a necessidade de se conceber uma nova tentativa de libertação do nó górdio das forças armadas, que adopte uma perspectiva ampla de reestruturação, apele à inovação e seja dirigida para as áreas mais prementes.

Como se mantém a razão que impede aumentos significativos dos orçamentos de defesa nacional, a tarefa reveste-se de elevada complexidade, requer grande responsabilidade e serenidade e, como é incompatível com visões sectoriais ou individualizadas, obriga à integração dos múltiplos contributos e perspectivas coadjuvantes da sociedade civil e das forças armadas. Só desta forma se desenvolverá o amplo consenso nacional, indispensável à decisão dos órgãos de soberania em assuntos de defesa. Neste contexto, identifico como medidas prioritárias: impulsionar a definição de um sistema de forças nacional mais equilibrado, coerente e económico; estimu-

lar o valor profissional dos efectivos; e obter meios tecnologicamente adequados ao cumprimento das missões.

Não há hoje um "império da Ásia" para oferecer a quem desate o nó górdio das forças armadas portuguesas. Porém, é necessário que os mais altos responsáveis políticos e militares nacionais tenham a mesma coragem e determinação que Alexandre demonstrou na lenda do rei da Frígia, e ponham em prática as medidas antes referidas, conjugando-as com duas linhas gerais de acção. Em primeiro lugar, declinando as concepções clássicas de reestruturação das forças armadas, que preconizam apenas as reduções de meios materiais e de efectivos, o que, por si só, não beneficia a relação custo/eficácia da defesa militar.

Complementarmente, como a operacionalização daquelas medidas requer tempo, muito mais tempo que uma legislatura, importa estabelecer uma base política alargada de sustentação da reforma, bem como desenvolver um esforço de captação do apoio da opinião pública, pelo esclarecimento dos objectivos a alcançar, tarefas em que as elites política e militar têm grande responsabilidade. Só nestas circunstâncias se assegurará que os encargos com a defesa são sentidos com alta rentabilidade pública, aspecto essencial para se inverter a conhecida "desorçamentação militar", que se caracteriza por a aumentos do PIB não corresponderem melhorias sensíveis no orçamento das forças armadas, o que as remete para uma permanente e desgastante luta pela sobrevivência, geradora de considerável frustração institucional e inibidora de um papel mais activo na afirmação de Portugal na NATO e no mundo.



António Silva Ribeiro
CFR

Repensar a Guerra

A guerra é um fenómeno da maior importância porque está sempre presente nas relações internacionais e tem complexos efeitos na Humanidade. Por isso, deve ser objecto de permanente reflexão, quer pelos cientistas políticos e sociais, quer pelos seus principais intervenientes: os governantes e os militares. Entre nós há um processo clássico de repensar a guerra, com recurso à identificação das lições associadas a cada conflito. A polémica decorrente da utilização de projectéis de urânio empobrecido no Kosovo reavivou-me a vontade de identificar as três lições que considero mais significativas para, a partir delas e em jeito de conclusão, tentar perspectivar alguns aspectos fundamentais da próxima guerra.

A primeira lição relaciona-se com o anúncio prévio e público pela NATO da exclusão da opção terrestre. Esta decisão, ao contrariar um princípio estratégico básico - a liberdade de acção - condicionou o planeamento operacional e obrigou a adoptar tácticas que não impediram a limpeza étnica realizada pelas forças sérvias; para além disso, implicou a adopção de uma modalidade de emprego incrementalista da força militar, inadequada à célere capitulação de Milošević, por insuficiência de meios aéreos.

Outra importante lição está associada às pressões que o general Wesley Clark, comandante supremo aliado na Europa e responsável pela condução das operações, exerceu sobre os seus superiores americanos, para obter mais recursos, decisões mais rápidas e autorização para acções directas contra as forças

sérvias. Como desafiou as orientações políticas e militares determinadas por Washington e, dessa forma, ultrapassou claramente os limites da autonomia de decisão de um comandante de teatro estratégico, a sua substituição foi anunciada poucas semanas depois de ter conduzido os aliados à vitória no Kosovo.

A terceira lição e, sem dúvida a mais

jéteis os efeitos são muito controversos e, por isso, difíceis de avaliar no momento presente, relativamente às fábricas destruídas a situação é bem mais clara. As petroquímicas, as refinarias, as centrais eléctricas e as unidades de produção de fertilizantes libertaram gases e fluídos que, ao contaminarem a atmosfera, os solos e as águas superficiais, terão sido parcialmente integrados nos ciclos bio-



importante e actual de todas, relaciona-se com os problemas decorrentes da utilização de projectéis de urânio empobrecido e do bombardeamento do complexo industrial sérvio. Se, quanto aos pro-

químicos. Os efeitos são previsíveis. Durante a próxima década surgirão novas doenças e aumentarão os casos de cancro e de deformações congénitas resultantes do contacto, da inalação ou da ingestão

de quantidades anormais de produtos químicos altamente tóxicos como: dicloreto de etileno; ácido clorídrico; propileno; monómeros de cloreto de vinilo; benzeno; tolueno; xilenos; amónio; cádmio; cromo; zinco; cobre; mercúrio; e PCB.

A inaceitabilidade do emprego das armas nucleares, bacteriológicas e químicas, levou a que as doutrinas operacionais lhes atribuíam um papel predominantemente dissuasor. Todavia, o bombardeamento de complexos industriais de países moderadamente desenvolvidos parece provocar problemas ecológicos e de saúde pública igualmente perversos, duráveis e incontrolláveis. Como estes fenómenos não têm sido suficientemente estudados pelos aliados, porque os conflitos onde se têm envolvido no pós guerra fria ocorreram em regiões pouco industrializadas e fora da Europa, urge realizar um considerável esforço científico. Esta tarefa poderá levar anos a ser concluída, como sucedeu aos estudos realizados pelos EUA para avaliar os efeitos do "agente laranja", desfolhante utilizado entre 1965 e 1970 na guerra do Vietname. Entretanto, em presença das suspeitas antes identificadas e, como

nem todos os meios justificam os fins, por mais nobres que estes sejam, os códigos de ética moral das democracias ocidentais inibirão ou condicionarão fortemente a utilização de projecteis de urânio empobrecido e os bombardeamentos aos complexos industriais dos seus futuros inimigos. Assim, a próxima guerra será diferente. As sanções políticas serão necessariamente mais céleres e gravosas, e os bloqueios económicos mais rigorosos e prolongados; as acções de propaganda destinadas a criar perturbações no seio das opiniões públicas do adversário tornar-se-ão intensas e extremamente sofisticadas; os ataques visarão preferencialmente as infra-estruturas de comando e controlo e o aparelho político-militar, o que exigirá o emprego de novos sistemas de armas, uns que perturbem o campo electromagnético, outros dotados de grande capacidade destrutiva e precisão; a disponibilidade de informações actuais e rigorosas será outro requisito decisivo; as operações especiais tornar-se-ão primaciais para desferir os golpes que farão capitular os inimigos, nomeadamente através da neutralização dos principais responsáveis políticos e militares.

Desiludam-se pois aqueles que assumiram como definitiva a possibilidade de vencer guerras sem baixas, com reduzido apoio da opinião pública interna e tirando partido preferencialmente das capacidades do poder aéreo. A forma como a guerra foi travada no Kosovo não se verificou no passado e também não será o modelo do futuro, porque os adversários, os objectivos, os sistemas de armas, a geografia e os códigos éticos serão diferentes e condicionarão a manobra militar. Em estratégia não há soluções únicas nem definitivamente melhores. Tudo depende do contexto. Por isso, as tácticas, as dificuldades de relacionamento político-militar e os problemas ecológicos e de saúde pública associados ao próximo conflito serão completamente novos e absolutamente surpreendentes face aos que actualmente nos preocupam. Como sempre aconteceu, só então será possível à ciência explicar, agir e transformar os fenómenos verificados, nos termos que forem considerados aceitáveis para a Humanidade. 

António Silva Ribeiro
CFR

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
Revista da Armada
Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa

Telef: 21 321 76 50
Fax: 21 347 36 24

Um dia na ...

Esquadrilha de Helicópteros

A baixa altitude, vindos do Alfeite, já sob o controlo da *Tower*(1), o sopro do rotor alisando a mareta numa efémera esteira de azeite, surge na margem da vasta península do Montijo, por trás do mastro onde, no topo drapeja a bandeira nacional, o edifício que uma roda de leme deixa adivinhar o Comando da Esquadrilha de Helicópteros (EH).

À esquerda, a cerca de 6 km da entrada da Base Aérea n.º 6, o cais onde atracam as vedetas e já no interior da cerca, o parque de estacionamento e, à direita, o vasto conjunto hangar e placa a que se seguem outros edifícios menores, onde funcionam diversas oficinas e depósitos.

Ultrapassado o canal que os catamarans(2) da Transtejo cruzam, faz-se ao heliporto onde, na vertical dum enorme H e aroado ao vento, desce sem contactar o solo para, a cerca de 3 m, e paralelamente à margem, iniciar o *Hover Taxi* ao longo do *Taxi Way* de acesso ao *Apron*, a placa da Marinha.

Aí, entre o hangar e o talude onde ainda se vêem as rampas previstas para os hidroaviões da antiga Aviação Naval a *Tower*, por fonia, e o Marshall, por sinais, posicionam-no no *Spot* onde finalmente aterrou.

Extinta, no ano de 1952, em favor da novel Força Aérea Portuguesa (FAP), só em 1957 se rompe o vínculo humano que veiculou a transferência duma cultura aeronaval que permitiu o entrosamento necessário às manobras conjuntas, nacionais e internacionais, em que homens da Armada e da FAP, uns olhando o ar e outros o mar, cooperavam em nome dum passado compartilhado mas assumindo galhardamente as suas opções.

Curiosamente, ninguém poderia, então, suspeitar que o embarque de helicópteros a bordo de fragatas iria revolucionar a luta A/S (*Anti-Submarine Warfare* - ASW) a ponto de, em todo o mundo, muitos escoltadores oceânicos (contratorpedeiros, fragatas e, por vezes, também corvetas(3)) irem recebendo o convés de voo e o hangar de que careciam e onde já nos habituámos a vê-los com as longas pás articuladas, alinhadas com a sua fuselagem.



Empenhados afectiva e efectivamente numa guerra mais quente que a fria, foi integrados na STANAVFORLANT que sentimos na carne a ausência, já só entre nós, deste imprescindível sensor e arma.

Convencido o governo desta premente necessidade graças a um mais incisivo *briefing* acompanhado de um vídeo mostrando o reparo de ré da "João Belo"(4) hilarantemente mascarado, pela marujada, de helicóptero, o rumo das coisas mudou.

Iniciado o processo de ressurgimento da Componente Aérea da Armada obteve-se da parte da FAP a compreensão, decorrente ainda de velhos laços, que permitiu que, logo em 1990, se iniciasse, em Sintra, a formação dos novos Pilotos Navais, ainda antes de se saber quais os helicópteros a adquirir.

Quase a par iniciaram-se as obras dos edifícios no local onde melhor se pudesse conciliar vantagens logísticas e operacionais, naturalmente na Base Aérea do Montijo, onde uma estreita convivência vem dando lugar a uma mais frutuosa cooperação.

Quando no dia 24-09-93, graças ao rigoroso acompanhamento e apertado controlo do Director da então Divisão de Infraestruturas Navais(5), se inauguraram, na data previamente estabelecida, as instalações da Esquadrilha, estava alcançada com um perfeito sincronismo o objectivo traçado de dotar a Armada com modernos meios aéreos e de lhes assegurar uma base funcional onde, primeiro, se integrasse, depois, se consolidasse e permanentemente se aperfeiçoasse o *know-how* técnico e aeronaval adquiridos no Reino Unido.

Aí, em resultado da opção, particularmente feliz, pelo «*Super Lynx*».

É que, entre outras inovações, uma simples inversão do sentido de rotação do rotor de cauda, acabava de trazer tais melhorias à performance do já consagrado «*Lynx*» que podemos dizer que a Esquadrilha foi dotada dos mais experimentados e, simultaneamente, dos mais evoluídos helicópteros disponíveis no competitivo mercado de tão sofisticadas armas.

Pensado para operações ASW é convertível para acções de Busca e Salvamento (*Search And Rescue* - SAR) que hoje, no pós Guerra Fria, assumem contornos mais dilatados no contexto de intervenções de Manutenção ou mesmo de Imposição de Paz que vêm ocupando as Forças Armadas, como ainda ocorre em Timor e já tinha ocorrido no Adriático.

Aliás, quando aí nos foi atribuído o comando da Força Naval Internacional, a coordenação de Operações de Helicópteros constituiu uma nova e enriquecedora experiência cujo sucesso contribuiu, na altura, para o prestígio do Comando português(6).

Para que a prontidão seja uma realidade insofismável e susceptível de ser, a qualquer momento, posta à prova, são diariamente, em pleno, testados homens e máquinas.

Foi no confortável Auditório, onde já se encontravam todos os intervenientes, incluindo os pilotos, oficiais da classe de marinha, envergando o seu quotidiano fato de voo, que, com uma rápida contagem decrescente o Oficial de Serviço às Operações anunciou «09h20 - Início do *briefing*!» com que de imediato arrancaram os trabalhos e em que todos são de tudo inteirados antes de se distribuírem tarefas.

Uma jovem alferes da FAP projecta na tela as cartas meteorológicas do dia e os *Metar's* (*Meteorological Airfields Situation*), *TAF's* (*Terminal Area Forecast*) e expõe as

condições actuais e as previsões da sua evolução e outra informação pertinente que pode, inclusive, condicionar a actividade dos helicópteros ou até de toda a aviação, civil e militar, e que não suscitando dúvidas permite avançar para outro tema.

Caberá ainda ao Oficial de Operações fazer a sua apresentação iniciando-a com os avisos à navegação em vigor e terminando com a programação para o dia, que compreende períodos de treino diurno e nocturno, de modo a cobrir o leque de actividades possíveis, conciliadas com necessidades específicas de instrução, manutenção e verificação de qualificações do pessoal, dos equipamentos e da própria aeronave embarcando, para além dos pilotos, e conforme o caso, os instrutores, operadores, verificadores ou técnicos envolvidos.

É a vez da operacionalidade dos meios disponíveis ser apresentada por um engenheiro (de armas ou de máquinas), com a indicação dos trabalhos em curso, sendo indicados os helicópteros prontos a operar e, respondidas algumas questões relativas a testes solicitados aos operadores, pilotos e não só, será altura de passar aos Assuntos de Carácter Geral.

Nesta rubrica aberta serão abordados, conforme as circunstâncias o determinarem e por quem o entender dever fazer, aspectos não previstos no *briefing*.

Depois, a propósito de Segurança, intervem o Chefe do Gabinete de Prevenção de Acidentes (GPA) a que se segue, na sua área específica, o Director da Instrução.

A fechar, breves e objectivos apontamentos do Comando da Esquadilha.

O perfeito encadeamento, a economia de palavras e o rigor da informação traduzem um profissionalismo que traz a marca da Royal Navy (RN) onde a formação dos primeiros pilotos se completou e que a EH tem sabido preservar.

Mas a experiência adquirida abrangue uma equipa mais vasta e ultrapassou a recebida no âmbito operacional pois, decidida a



Assistência ao briefing.

aquisição dos «*Super Lynx*», havia que formar na própria fábrica, em Yeovil, o pessoal que, na fase inicial, sob a orientação de representantes da «*Westland*» (7) e da RN, assegurasse a manutenção dos helicópteros e que, entretanto, viesse a passar a sua experiência a mais jovens camaradas que em breve contarão com o primeiro elemento feminino.

Para tal a instrução apoia-se em sistemas multimédia que permitem visualizar ao pormenor as mais diversas componentes dos «*Super Lynx*», de forma estática e, sobretudo, dinâmica, o que facilita a compreensão da sua articulação e operação quer na perspectiva da manutenção quer dos próprios operadores que assim poderão assimilar melhor os procedimentos e mais correcta e rapidamente interpretar, em voo, a leitura dos instrumentos de controlo.

Para assegurar uma rigorosa aplicação da doutrina operacional e melhor difundir e disciplinar a actuação e a interacção dos operadores recorre-se mesmo à filmagem de actividades onde tenham surgido dúvidas, por menores que pareçam, de modo a definir mais consistente e uniformemente os procedimentos com que se pretende sempre melhorar a eficiência das tripulações dos helicópteros.

Assim, em torno de cada aeronave se congrega uma equipa de chão e de ar que elege um patrono que tanto pode ser o «*Hagar*» como o «*T-Rex*» e um lema aglutinador que tanto pode sair da «*Mensagem*» como da Banda Desenhada e que permanece até ao fim da comissão de embarque, com uma duração de dois anos, nas fragatas da Classe «*Vasco da Gama*».

Afinal, mais um pretexto para uma estimulante emulação que não quebra a capacidade de cooperação e muito menos o espírito de corpo herdado da velha Aviação Naval cujos elementos mantiveram vivo, ao longo dos quarenta anos em que a Armada esteve privada das suas asas, e que no reencontro das duas gerações tem sido jubilosamente celebrado.

A par de um aturado trabalho burocrático inerente à rotina administrativa de qualquer unidade da Armada ocorre a decorrente da actividade operacional e técnica que permite em qualquer momento conhecer o historial de cada elemento

bem como de cada aeronave, equipamento ou instrumento e daí tirar ilações úteis à instrução, à operação e à manutenção.

Enquanto na placa um helicóptero é preparado para um voo de treino, no hangar, a par de um completamente desmontado, outro está já na fase de montagem final.

Para este, o pórtico iça o bloco do rotor, recém chegado da fábrica, onde foi sujeito a uma minuciosa revisão, e movimentado cuidadosamente de modo a poder ser montado. Quatro parafusos suportarão mais de cinco toneladas que as quatro pás, rodando até às trezentas e tal rotações por minuto, poderão levantar a uma apreciável velocidade ou fazer atingir os 165 nós. As pás de apurada *design* e complexa construção, graças ao Titânio e ao Carbono incorporados, possuem um rendimento muito superior ao obtido pelas pás de desenho convencional.

O apreço dos engenheiros que avaliaram os nossos Artífices permitiu que a Esquadilha fosse certificada, caso ainda único, para, numa pequena oficina, efectuar, segundo as especificações do fabricante, a revisão destas pás.

Aliás a recepção dos «*Super-Lynx*» mereceu da «*Westland*» o comentário de que foi a mais bem planeada e de longe a melhor executada de entre todas as Forças Armadas que até então fornecera(8).

A comprovar o rigor da remontagem destes aparelhos estão, entre outros cuidados, os alinhamentos opticamente aferidos dos veios e respectivas caixas de engrenagens que transmitem o movimento recebido das duas turbinas para o rotor de cauda.

Toda esta azáfama é apoiada pela consulta, numa biblioteca adjacente ou no local dos trabalhos, de espessos e pormenorizados manuais, quer na minuciosa pesquisa do exacto sobressalente, quer nos exaustivos procedimentos de montagem e respectivos testes.

Pois, além do elevado preço do material entre mãos, há que garantir aos tripulantes uma operação segura, tão ou mais dispendiosa que a própria manutenção da proficiência de toda a equipa.

Nas oficinas de electrónica reparam-se e calibram-se diversos equipamentos. Dentre



Consultando os manuais.



Os helicópteros em operações de manutenção.

eles, na de Sonares, o transdutor, um cilindro a lembrar o *PoSat*, que ariado a trezentos metros de profundidade será, em função das variações do gradiente da temperatura da água que instantaneamente mede, recolhido até à profundidade mais adequada.

Devidamente posicionado numa posição avançada, o helicóptero, antes de prosseguir para a seguinte *Station*, de acordo com a *Pattern* adoptada, deverá, em seis breves impulsos omnidireccionais, obter uma busca panorâmica Sonar, em exactos termos de direcção e distância, de qualquer eco suspeito.

Para tal terá de permanecer estacionário no ar, mantendo rigorosamente vertical o transdutor mergulhado na água, aquele e este sujeitos a movimentos próprios que interferem entre si através do cabo de sustentação. Será o Sistema Automático de Controlo de Voo (*Automatic Flight Control System - AFCS*) que, além de possibilitar uma momentânea pilotagem automática sem mãos (*Hands Off*), resolve os diversos problemas de cinemática decorrentes do vento, das correntes e dos seus efeitos no próprio cabo, de modo a assegurar a referida verticalidade, durante a emissão e a sequente recepção dos ecos, permitindo determinar com rigor a posição e o movimento do ... submarino.

Também este equipamento, essencial às operações ASW, é aqui calibrado, na Oficina de Avionics. Noutro material, porém, recorre-se ao sistema de substituição de «cartas» de circuitos impressos que obrigam ao envio destas para os países de origem, constituindo isso uma crónica dependência tecnológica e, inerentemente, militar-naval do estrangeiro.

O helicóptero, sendo uma aeronave de asa móvel, possui em relação aos clássicos aviões, os de asa fixa, ainda outras particularidades. Uma delas é dispor de rodas normalmente posicionadas de modo a, no chão, girar sobre si e daí a necessidade do *Hover Taxi*.

Se o avião necessita de pista para adquirir/perder velocidade de sustentação, condicionada a diversos parâmetros, dentre eles os ventos (mormente os dos sectores de cauda), os hélis, prontos a descolar/aterrar em espaços exíguos, exigem um mais exacto conhecimento do vento e dos efeitos das superestruturas próximas, considerando ainda

os momentos resultantes dos dois rotores rodando a alta velocidade, com dimensões e velocidades diferentes e em planos ... ortogonais.

Assim o *SHOL* (*Ship-Helicopter Operating Limit*) de cada tipo de helicóptero deve ser calculado também em função de cada convés onde esteja pre-

vista a sua aterragem, entre nós as fragatas da classe «Vasco da Gama» e o «Bérrio», e considerando que em certas situações operacionais o navio poderá estar impossibilitado de melhor se posicionar.

Esta particularidade exigirá por si um treino adequado embora a técnica mais corrente de aterragem seja a de colocar o héli por BB, paralelo e à velocidade do navio, este oferecendo a amura a barlavento, e o piloto, assim que se sentir «sentado» sobre a linha transversal pintada no convés, «deslizará», de lado, sobre ela até à vertical do cruzamento com a meia-nau, descendo bruscamente até contactar o convés, sujeito ao balanço e ao arfar do navio, e de imediato proceder ao seu peamento. Claro que numa pista em terra firme esta operação se torna elementar e em campo aberto ainda mais simples.

Uma característica específica dos helicópteros navais é pois o sistema de engate que permite, após a aterragem, fixá-lo numa plataforma flutuante dotada de uma adequada grade de fixação.

Antes do jantar que, como o almoço, é servido nas Messes da Base Aérea de acolhimento, acompanhámos o briefing do voo da noite. O objectivo era o treino nocturno de dois pilotos, um de cada vez, acompanhados pelo instrutor de voo que estabelece o plano de actividades e manobras a treinar e com aqueles revê procedimentos de emergência e pormenores de operação sobre os quais incidirá o treino.

No vestiário do hangar, recolhido o equipamento que completa a indumentária de voo (9), de que se destaca o capacete branco com auscultadores integrados, segue-se para o Gabinete da Linha de Manutenção onde, depois de consultado o Livro da Aeronave aprontada, nomeadamente informações como o número de horas para a próxima inspecção, limitações menores, testes a efectuar, etc., é formalmente assinada a sua aceitação.

Dá-se segue para a placa onde dois ou três elementos da equipa de manutenção ultimam trabalhos, iniciando o piloto, de imediato, a verificação do helicóptero no interior e no exterior segundo uma lista de itens que, inclusive, o levam a trepar pela carlinga, por degraus que depois são recolhidos na fuselagem, a certificar-se,

munido de uma lanterna de mão, da inteira conformidade para um voo seguro, desde os básicos níveis de óleo e pressão de acumuladores a múltiplos outros aspectos em torno do aparelho que vai pilotar.

Instalado no seu lugar, à direita, com todo o pessoal desnecessário devidamente afastado, é o momento, assinalado pelas luzes de bordo, de, devidamente autorizado pelo *Ground Control/Tower*, lançar os motores. Primeiro a turbina de BB, depois a de EB e a seguir o seu acoplamento, segundo um procedimento há muito escalpelizado na sala de multimédia.

Executados os pertinentes testes, já com os rotores a rodar, está pronto para embarcar o instrutor, também equipado a preceito.

Na Sala de Operações seguimos pela rádio os contactos com o *Ground Control*, o pedido, à *Tower*, de autorização para descolar e vêmo-lo, acesas as luzes de aterragem e acelerados os motores, erguer-se no ar, inclinar-se um pouco para vante e iniciar o *Hover Taxi* em direcção ao heliporto.

Só o farol rotativo e as luzes de navegação, no negro da noite, iluminam, na passagem, as pás e apenas podemos descortinar os contornos que nos recordam todos os desesperados que, num ou noutro momento mais crítico, não puderam ser salvos pela arma de guerra mais temida na luta de contra-guerrilha.

Verificado o correcto funcionamento dos instrumentos de navegação e já confundido com as luzes da capital, em pano de fundo, recebida a necessária *Clearance*, rapidamente ganha altura.

Apagados os faróis, perder-se-á num fundo de estrelas, no cumprimento de uma missão que assegurará a proficiência de muitas outras.

Na noite fica a pairar a desejada aquisição dos três helicópteros em falta para completar a dotação prevista de modo a garantir um cabal desempenho operacional e uma melhor rentabilização dos meios com que a Esquadrilha foi dotada. 

Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves

1TEN REF

Notas:

- 1) No presente artigo manteve-se os termos em Inglês correntemente utilizados na EH.
- 2) Recentemente o Governo suspendeu a transferência duma encomenda de catamarans, de estaleiros nacionais para a Austrália, o que representaria, pelo menos, a possibilidade de consolidar um «know-how».
- 3) Por ordem decrescente de tonelagem conforme classificação mais corrente. Os futuros patrulhões, embora maiores mas menos dotados de sensores e armas que os patrulhas oceânicos dos anos cinquenta, ditos «franceses», poderão receber helicópteros.
- 4) Do comando do então CMG Vieira Matias, por ocasião do desfile naval, ocorrido no alto mar, quando o navio em 1983, terminada a sua comissão, destacou daquela Força NATO.
- 5) O então CMG Nobre de Carvalho.
- 6) O então CALM Reis Rodrigues.
- 7) Actualmente a «GKN Westland».
- 8) Comentário recolhido pelo CALM Isaias Gomes Teixeira e transmitido, por carta, ao CEMA. Ver RA nº 313 de SET/OUT 98.
- 9) Em que o azul escuro tomou o lugar do ... laranja.

Agradecimentos: Comandante Gomes de Sousa, Comandante Santos Madeira e Engº Rodrigues Correia

Crónica de Timor

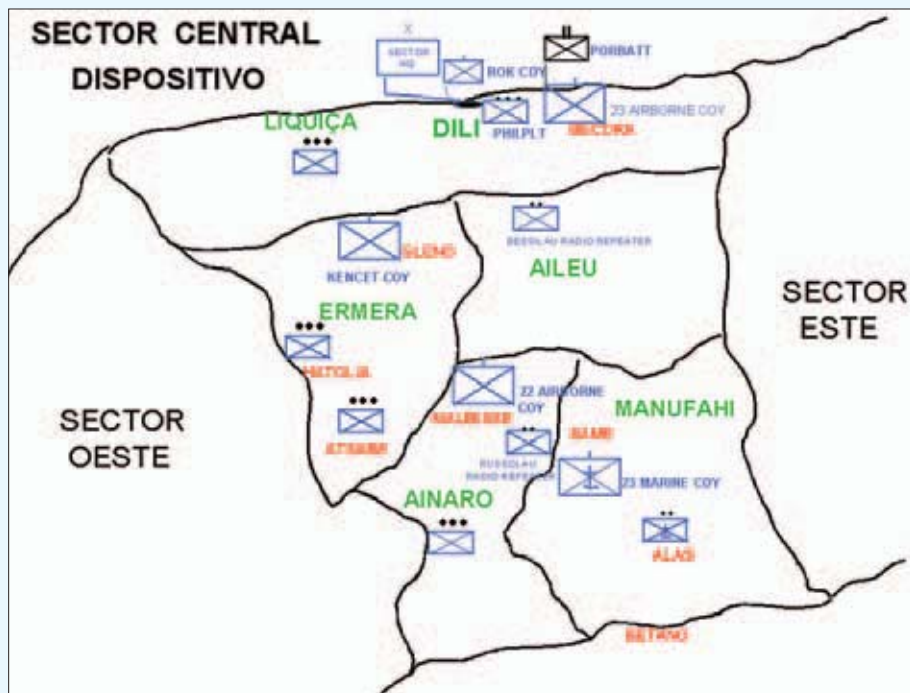
A presença da Marinha no comando do sector central da força de manutenção de paz em Timor

A Administração das Nações Unidas para Timor Leste (UNTAET) tem na sua dependência a Força de Manutenção de Paz (PKF) a qual está distribuída por quatro sectores: Este – da responsabilidade da Tailândia e integrando também forças das Filipinas e da Coreia do Sul; Central – sob o comando de Portugal que além das suas forças conta com as do Quênia, do Brasil e de um pequeno efectivo de Moçambique; Oeste – da competência da Austrália, incluindo Forças das Filipinas e da Coreia do Sul e por último o sector do Oecussi – sob o controlo da Jordânia.

O Sector Central, que engloba seis dos treze distritos de Timor Leste – Aileu, Ainaro, Dili, Ermera, Liquiça e Manufahi e onde reside mais de 50% da população do território, tem o seu comando no bairro de Caicoli, em Dili e no seu Estado-Maior prestam serviço dez militares da Marinha designadamente: a Chefia da Secção de Assuntos Cíveis e Militares (CMA – “Civil and Military Affairs”, designação adaptada pela ONU e que equivale à área denominada CIMIC – “Civil and Military Cooperation” na terminologia da NATO) é exercida pelo autor desta crónica que tem como adjunto o 2TEN FZ Costa Frescata, o qual inicialmente prestou serviço na Secção de Operações. O cargo de adjunto da Secção de Informação é desempenhado pelo 2TEN Pinto Conde. Dos sargentos, o 1SAR FZ Horta – é adjunto da Secção de Operações; o 1SAR FZ Carvalho – adjunto da Secção de Pessoal e na Secção de Logística prestam serviço o SMOR FZ Neto, 1SAR FZ Batista e 1SAR M Cardoso. Desempenham funções de condutores de veículos no Comando do Sector Central dois cabos V, ambos de apelido Cardoso e o CAB FZV Guerreiro.

Julga-se de interesse fazer uma referência às actividades mais salientes das várias secções, nomeadamente as relacionadas com o actual enquadramento social do território.

Assim, na Secção de Informações, o Tenente Conde tem como responsabilidade a pesquisa, processamento, registo e reporte de informação relevante no contexto da missão PKF e em particular do Sector Central, com destaque para a actividade das milícias e mais recentemente a actividade dos partidos políticos e dos “gangs” de delinquentes juvenis que actuam na cidade de Dili. Esta activi-



Áreas de responsabilidade no Sector Central, destacando-se o distrito de Manufahi atribuída aos Fuzileiros.

dade de pesquisa é feita em cooperação com a Secção de Informações da PKF, com a Polícia Civil das Nações Unidas (CIVPOL) e com outras agências da UNTAET e Organizações Internacionais (OI's).

No âmbito da Secção de Logística, para além das tarefas inerentes à sustentação das forças na dependência do Comando do Sector Central, cabe ainda referir o muito trabalho desenvolvido para melhorar



Os militares da Marinha que prestam serviço no Comando do Sector Central.

Em 2º plano da esquerda para a direita: SMOR Neto, 1SAR Carvalho, 2TEN Pinto Conde, CTEN Pereira Lourenço, 2TEN Costa Frescata, CAB V Cardoso.

Em 1º plano da esquerda para a direita: 1SAR Batista, 1SAR Cardoso, 1SAR Horta, CAB FZV Guerreiro.



O SMOR Neto junto ao forno que construiu em Caicoli.

as condições de vida e de bem estar dos militares portugueses, brasileiros, quenianos e moçambicanos. Nesse campo o SMOR Neto teve ocasião de deixar “obra feita”, dirigindo uma equipa de timorenses que levou a cabo trabalhos de beneficiação e/ou construção de mobiliário, equipamento e infraestruturas várias, de entre as quais merece destaque a concepção de algo com um cunho bem português – um forno de lenha, no qual este sargento com grande mestria confecciona, normalmente ao Domingo, um magnífico pão que faz as delícias de mais de uma centena de militares que prestam serviço no aquartelamento de Caicoli.

As acções do CMA englobam áreas muito diversificadas que vão desde a assistência médica e humanitária –

incluindo distribuição ou ajuda alimentar às populações mais carenciadas, à reabilitação e construção de infraestruturas, ao apoio à educação e ao desenvolvimento da agricultura até à assistência a refugiados, retornados e deslocados, sendo o trabalho desenvolvido nesta área quer no âmbito de programas próprios, quer em colaboração com OI's e Organizações Não Governamentais (ONG's). Os programas em curso em colaboração com ONG's abrangem sobretudo as áreas de assistência médica e prestação de cuidados humanitários, requerendo um enorme esforço de avaliação, planeamento, gestão e coordenação face ao grande volume de apoio a prestar e à escassez dos recursos disponíveis.

Uma das tarefas mais delicadas e considerada prioritária é da monitorização



Portugal é já ali...

do movimento dos refugiados e o apoio a operações de repatriamento dos timorenses, as quais são levadas a cabo em estreita colaboração com o Alto Comissário das Nações Unidas para os Refugiados (ACNUR) e com a Organização Internacional das Migrações (OIM).

No contexto do repatriamento, desde Outubro de 1999, já regressaram a Timor Leste cerca de 176 000 pessoas, mais de 60% com destino ao Sector Central, no entanto, de acordo com estimativas do ACNUR, ainda faltarão regressar entre 80 000 a 100 000.

Depois de garantidas as condições de segurança e de estabilização no território, efectivos cada vez mais significativos do PKF e do Sector Central têm tido um maior empenhamento, ao longo dos tempos, em acções do âmbito do CMA, o que originou o estabelecimento de um novo quadro orgânico que contemple um reforço muito significativo de pessoal nesta área, que passará a dispor, só a nível do Estado-Maior do Comando do Sector Central, de três oficiais e três sargentos.

Constata-se que, para obviar o incremento da multitudine das várias acções necessárias, tem sido estabelecida no território uma organização operacional que englobando recursos humanos e materiais desenvolve um vasto leque de tarefas, visando criar um clima de confiança que facilite a reconciliação nacional e consolide a crença na capacidade de enfrentar com êxito o futuro neste novo país do terceiro milénio.



Retornados regressavam a Timor Leste oriundos de Timor Ocidental.

Pereira Lourenço
CTEN FZ

Contribuir para a paz, formando!

O QUE É A NCISS?

De valor inquestionável como é a importância da formação no desempenho de qualquer actividade, não podia a NATO ignorar tal regra elementar e, assim, empenhou-se desde os seus primórdios na construção de um estabelecimento de ensino na área das comunicações que se tem revelado de basilar importância na operacionalidade da Organização. A NCISS é, pois, uma estrutura escolar de comunicações tutelada pela NATO, que opera sob a supervisão do SACEUR em coordenação com o SACLANT e controlada pela NACOSA. Administrativamente apoia-se no AFSOUTH situado em Nápoles e encontra-se localizada na cidade de Latina, ao sul de Roma, numa unidade militar da Força Aérea italiana ali existente.



COMO NASCEU E AS RAZÕES DA SUA LOCALIZAÇÃO

Não sendo a paz na Europa o resultado exclusivo da existência da NATO, é inegável que o esforço conjunto dos vários países que a compõem tem sido fundamental para garantir aos povos europeus o seu direito à paz, democracia e liberdade.

Neste contexto, decorria o início dos anos 50 com a Europa

ainda a procurar sarar as feridas da guerra que a acabava de dilacerar, e a NATO projectava já a instalação de um vasto sistema de comunicações, abrangendo toda a área desde o norte da Noruega até ao sul da Turquia, interligando todos os países membros da Organização na Europa.

De entre as cláusulas do projecto acordadas com as firmas contratadas, estipulava-se que estas assegurariam o adestramento técnico e de operação aos militares a operarem com os





Consola de "Manutenção e Controle" de uma estação Satélite instalada na escola.

sistemas a implementar. O local onde esse treino iria efectuar-se foi resultado do empenhamento do governo italiano e a escola veio a ser instalada em Itália, na cidade de Latina, integrada no complexo militar atrás referido.

MISSÃO DESEMPENHADA PELA ESCOLA

Reconhecido que é, como vimos, o papel da NATO na manutenção da paz na Europa durante os últimos 50 anos, é importante realçar que tal sucesso se deve sem dúvida à sua prontidão e preparação para reagir a todas as situações dentro da sua vasta zona operacional que se estende, como se sabe, desde a costa Este dos Estados Unidos e Canadá até ao Sul da Turquia, cobrindo assim toda a Europa desde o Norte da Noruega até à Grécia.

Elemento chave na estrutura desta Organização é sem dúvida a componente "comunicações", sem a qual tal sucesso seria inatingível.

Criada para servir a NATO, a NCISS teve desde sempre como missão o treino qualificado e avançado em comunicações e sistemas de informação, quer de pessoal adstrito à Organização quer de pessoal que, embora não em organismos dela, a frequentam com carácter nacional, mas cujas missões, de uma forma ou de outra, se cruzam entre si. Aliás, a natureza estática de alguns dos sistemas de comunicações outrora implantados reconhece-se como desadequada nos dias de hoje, se se atender à nova postura de intervenção da NATO, colocando-se agora maior ênfase na sua mobilidade e na necessária interligação com as redes e sistemas de defesa nacionais.

Além dos cursos essencialmente técnicos, a Escola ministra ainda cursos de comando e coordenação destinados a oficiais gerais (Flag Officers) e outros direccionados a oficiais e sargentos em desempenho de funções "Staff" em comandos da NATO.

Mais recentemente, a escola instituiu "cursos de orientação" a países não membros da NATO – os chamados Pfp (partners for peace), como por exemplo aqueles que de uma forma interactiva colaboraram com a NATO na crise dos Balcãs.

O treino, conduzido inicialmente em instalações limitadas, viria gradualmente a integrar instrutores militares dos vários países da Organização, dando assim uma coloração multinacional ao corpo docente. Em 1963, o SHAPE, após ter assumido em plenitude a condução daquele, decidiu-se pelo recrutamento de instrutores civis que, substituindo os instrutores das empresas, assegurariam a continuidade estrutural e curricular dos cursos.

Desde 1959, ano em que a NATO deu início à instalação da sua primeira rede de comunicações – uma cadeia de comunicações troposféricas, designada por NATO's ACE HIGH Communications System –, a escola viria com o decorrer dos anos a ter diferentes designações, consequência

da entrada em funcionamento de novos sistemas e novos conceitos de comunicações da NATO.

Da sua vocação inicial em leccionar apenas cursos na área de manutenção e operação de sistemas de comunicações, passou durante a década de 70 a abrir-se a outras áreas, integrando cursos para militares e civis cujas actividades envolvessem planeamento, implementação e manuseamento de Comunicações e Sistemas de Informação da NATO, bem como na área de Comunicações e Segurança.

Uma evolução prosseguida até hoje. De tal modo que, estando desde então na Organização a desenvolver-se o conceito de um Sistema Integrado de Comunicações NATO

CURSOS FREQUENTADOS POR ALUNOS PORTUGUESES (ANO 2000)

Curso	Mar	Ex	Fa
NATO freq. Management		1	1
Comsec officer		1	2
Crypto custodian	1	1	1
Satcom	1		1
OM-55		1	
Scars			1
NBSV(STU II)			2
BID950			2
IDNX		1	
CIS Orientation	2		1
ADP-SSO(site security officer)	1	1	1
ADP-TASO(Termi.sec. officer)	1	2	3
AIFS(allied info data flow)	2		
Freq. Managm. Theater oper.	1		
MCCIS	4		
RMP	2		
MCCIS(administrator)	1		
INFOSEC	2		

(NCIS), se tornou premente a necessidade da construção de uma nova escola que pudesse assim albergar os novos equipamentos que integrariam este sistema de comunicações e simultaneamente viesse a dar resposta às solicitações do futuro. 1976 foi o ano do arranque das novas instalações e 1983 o ano do seu término. Sistemas conhecidos como o IVSN, o TARE e o TCF passaram a partir de então a ser ministrados nesta escola. Com o decorrer da década de 80 e as novas ciências da informática a apoderarem-se do controlo dos equipamentos e sistemas, a escola abriu portas a uma nova área: a de Sistemas de Informação, Comando e Controlo. No final desta década (1989) a escola reajustou o seu nome para a designação actual: NATO COMMUNICATIONS AND INFORMATION SYSTEMS SCHOOL (NCISS), reflectindo assim os cursos ali ministrados.

ORGANIZAÇÃO ACTUAL –ÁREAS E CURSOS

Apoiada por um corpo docente e administrativo de composição multinacional, superando barreiras linguísticas e culturais, a escola vive assim uma atmosfera particular de integração e funcionalidade com a sua componente de treino estruturada em três áreas distintas:

a) A área de sistemas no âmbito de redes de Comunicações (Network Domain Section), responsável por cursos na área de Sistemas de Transmissões e Sistemas de Comutação e Controlo de redes (network controle).

São-nos familiares alguns desses sistemas, como os já referidos IVSN (a ser substituído pelo NATO Core System) e TARE, mas outros como o SATCOM, o TSGT (Transportable Satellite Ground Terminal – as novas Estações de Satélite da NATO, estando assim implícito o novo conceito estratégico da Organização), DLOS (Digital Line of Sight), VTC (Video Teleconference), Multiplexers como o MAXIMA e o IDNX e também o P(A)BX e Frequency Management.

b) A área no Domínio do Utilizador (User Domain Section), responsável por cursos no âmbito de Sistemas de Informação, Comando e Controlo (CCIS), Programação e Gestão Informática. São desta área cursos como o SCARS (já falado), MCCIS (maritime command and control information system), ADP (automatic data processing), RMP (recognized maritime picture), LAN (local area network), etc.

c) A área no domínio de Informação e Segurança (INFOSEC Domain Section), responsável por cursos no âmbito da segurança informática, de informação e instrumentos de segurança ADP e equipamentos criptográficos NATO.

São exemplo de cursos aqui ministrados os da área do NSV (narrowband secure voice), DOLCE (equipamentos criptográficos de transmissão de data, como as conhecidas Bid 950 e Bid 1000), COMSEC (segurança de comunicações) e CRYPTO Custodians (segurança cripto).

AS NOVAS TECNOLOGIAS NO ENSINO

A par dos cursos introduzidos, a escola evoluiu igualmente nos métodos e técnicas didácticas. Dos documentos dactilografados e apresentações retroprojectadas que chegaram aos finais dos anos 90, passou-se gradualmente e com grande empenho de todo o corpo docente a uma conversão informatizada de toda a documentação, quer escrita quer visual, entrando-se assim no novo milénio numa nova fase, procurando o aproveitamento máximo das novas tecnologias educativas. Assim, a escola dispõe neste momento de salas de aula equipadas com computadores (CAT Labs – “Computer Assisted Training”), o que permite a cada aluno, de uma forma dinâmica e interactiva, acompanhar a progressão da matéria em discussão na aula.

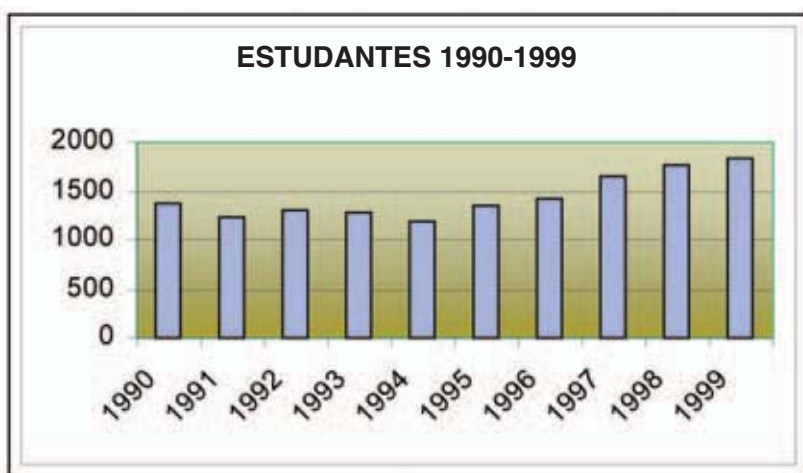


Gráfico 1: Aos 50 alunos/ano formados no início da actividade da escola, contrastam os actuais 2000/ano.

QUEM FREQUENTA A ESCOLA?

Acorrem à NCISS alunos de todos os países membros da NATO bem como dos países chamados Pfp (partners for peace).

Para a frequência dos cursos são requeridos requisitos técnico-linguísticos adequados aos cursos que os alunos pretendem frequentar. A coordenação das nomeações compete às unidades NATO e aos organismos nacionais do ministério da defesa de cada país que, em coordenação como o NACOSA, fazem a respectiva inscrição.

Colhendo a experiência de 40 anos de vida, a NCISS tem consciência da importância do seu papel educativo quer na formação de militares e civis como técnicos, quer na sua valorização como Homens em defesa dos valores que norteiam a Organização, contribuindo deste modo para que a paz no xadrez europeu continue a ser possível.

Uma perspectiva da afluência de alunos que têm frequentado o estabelecimento nos últimos dez anos é-nos dada pelo gráfico 1 e, duma forma mais detalhada, o gráfico 2 mostra-nos o número de alunos que os países nos últimos dois anos fizeram passar pela escola.

António Videira

SAR AJ TRC

(Instrutor na NCISS - Secção SATCOM)

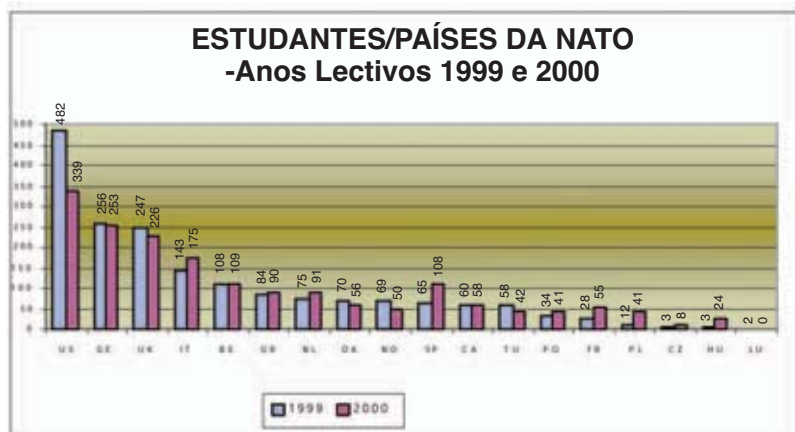


Gráfico 2: Os números são elucidativos do empenhamento dos países na Organização e da importância dada à formação dos seus profissionais.

* Informações sobre a NCISS:
Email: videira@nciss-nato.it

Os falsos rasgões do retrato de Camões

Há alguns anos atrás, participamos na preparação da exposição Portugal-Brasil, a Era dos Descobrimentos Atlânticos, que veio a ter lugar na Biblioteca Pública de Nova Iorque(1). Logo que se estabeleceu o guião, esta prestigiada biblioteca foi recebendo os elementos respeitantes a cada uma das peças que iriam ser expostas: fotografia, dimensões, características, etc. Uma das peças era o retrato de Luís de Camões, cuja fotografia ilustra esta página.

Ao examinarem esta fotografia, os curadores da Biblioteca de Nova Iorque, consideraram que não seria conveniente apresentar um retrato rasgado, quando existiam meios capazes de restaurar o papel em que ele estava desenhado. Propuseram-se mesmo para proceder a este delicado trabalho, admitindo, provavelmente, que nós não o tínhamos feito por falta de recursos técnicos ou financeiros.

Agradecemos a gentileza e informamos que o restauro era impossível. Isto por que tanto os rasgões como as pequenas tiras de papel que serviram para juntar os pedaços em que o retrato se decom pôs eram, simplesmente, desenhados! Facto que vem mais uma vez dar razão ao ditado popular que diz que nem tudo que luz é ouro.

O original deste retrato foi desenhado por Fernão Gomes (1548-1612), de origem espanhola, que depois de regressar de Delft, onde foi aperfeiçoar a sua arte, veio para Portugal, no ano de 1573, onde permaneceu durante três anos até voltar para Albuquerque sua terra natal. Foi neste período que fez o retrato de Luís de Camões tirado

do natural e que constitui o único que se conhece executado em vida do poeta. Atendendo às dimensões da

O retrato de que nos estamos a ocupar perdeu-se. Todavia foi, em boa hora, reproduzido por Luís José Pereira de Rezende, no segundo quartel do Século XIX. Todavia, o desenhador excedeu-se ao executar a cópia, pois incluiu toda as mazelas que o retrato continha. É sem dúvida um caso raro(2).

Esta cópia foi posse do duque de Lafões até que um dia passou para as mãos do Dr. António Augusto Carvalho Monteiro, que a transmitiu ao filho, em cuja posse, Afonso Dornelas a descobriu em 1925. Em 1951 foi adquirida por António de Aguiar e em 1960 pelo Dr. Fausto de Figueiredo, tendo sido vendida depois, em 1988, pelos seus herdeiros ao livreiro e antiquário de Nova Iorque Richard Ramer. Finalmente, Vasco Graça Moura adquiriu-o para a Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses. Actualmente, encontra-se depositado no Arquivo Nacional da Torre do Tombo(3).



A. Estácio dos Reis
CMG

mancha, 130mmx145mm, admite-se que tenha sido feito para ser aberto em chapa de cobre e incluído numa edição de *Os Lusíadas*, da qual não nos chegou um único exemplar, como aliás tem acontecido a tantas outras obras do passado. Isto acontecia por que, na época, as edições eram apenas de poucas centenas de exemplares. Aliás, o desaparecimento total de uma edição não impede que esta tenha existido, pois basta lembrar-nos que chegaram até aos nossos dias inúmeras edições de que se conhecem, apenas, um ou dois exemplares.

Notas:

1) A exposição, que teve lugar em 1990, resultou duma proposta da Fundação Cultural Brasileira, com sede em Nova Iorque, e foi realizada em colaboração entre esta e a Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.

2) Quando estivemos em Macau, nos anos 50, encontrava-se uma história que mostrava como os alfaiates locais eram rigorosos a fazer um fato que lhes deixássemos para copiar. Certa vez, quando um cliente foi buscar a obra feita, que aliás era executada, por vezes, em menos de 24 horas, verificou que tinha um buraco nas calças. Exactamente, o mesmo buraco que tinha originado a encomenda.

3) O leitor que se interessar por este assunto aconselhamos a obra "Fernão Gomes e o retrato de Camões", por Victor Serrão e Vasco Graça Moura, Lisboa, 1990.

A travessia do Índico

A 5 de Outubro de 1498, depois de todos os incidentes relatados, Vasco da Gama faz-se à vela de regresso a Portugal. Estava em Angediva (15º 21' N) e confiava nos seus pilotos para tomar o caminho de África e depois de Lisboa. O que saberia ele sobre esse caminho?... Sabia que tinha feito a viagem de Melinde para Calecut navegando ao Nordeste até ao (hoje chamado) canal dos nove graus (entre Maldivas e Laquedivas), de onde guinaram para norte até Calecut. Depois deslocaram-se ao longo da costa até chegarem a Angediva. Sabiam pois a latitude em que se encontravam e sabiam a latitude de Melinde e de outros locais que tinham abordado em África, na viagem de ida. Parece-me pois natural que, ao deixarem a costa indiana, fossem retomar latitudes mais baixas, navegando em rumos de sudoeste ou es-sudoeste. Digamos que é a tendência natural de um piloto que pela primeira vez está a navegar naquelas paragens: seguir um caminho que vá ao encontro dos locais já conhecidos. Porém, este desvio para sul teve vários inconvenientes que foram fatais para muitos marinheiros e podiam ter levado à perda da esquadra. A monção de nordeste (Hemisfério Norte) só se declara mais para o final do ano e, quanto mais para sul os navios estão, mais tarde ela chega. Ou seja, perto do Equador, naquela altura do ano e naquele local,

os navios vão encontrar ventos predominantes de sudoeste e calmarias. Eventualmente, podem aproveitar aragens locais, de fraca intensidade e duração, que possam ajudar à travessia, mas é coisa esporádica e insegura.

O Relato de que temos vindo a falar, diz que partiram numa sexta-feira dia 5 de Outubro e acrescenta: “*Andámos tanto tempo em esta travessa que três meses menos três dias gastámos nela; isto com muitas cal-marias e ventos contrários que em ela achá-mos*”. Esta descrição está de acordo com o regime de ventos descrito e corrobora a ideia de que a esquadra tomou um cami-nho de sudoeste e sul, até latitudes perto do Equador. Gago Coutinho assim mesmo

o descreveu também, no estudo náutico que fez desta viagem e parece lógico, se seguirmos o que pensaria um piloto experimentado que conhecesse aquelas paragens apenas de umas vagas informações recolhidas na viagem de ida.

O que aconteceu de facto foi que estiveram demasiado tempo no mar, com carência de alimentos frescos e (provavelmente) de água, aparecendo a bordo uma doença mortal que ficou conhecida por escorbuto. Esta doença, que viria a ser conhecida de forma dramática por todos os que andavam no mar em longas viagens, era devida à carência de vitaminas (em especial a vitamina C) que só existem nos alimentos

já aí piloto nem homem que cartear soubesse, para saber em que paragem éramos". A 3 de Janeiro de 1499, estavam perto de Mogadíscio, cidade que avistaram e identificaram, talvez com a ajuda de cativos africanos que tinham a bordo.

Tomaram o caminho do sul, com vento de popa, navegando de dia e pairando de noite, dadas as incertezas quanto ao caminho e, muito provavelmente, pela grande falta de pessoal que já os devia afrontar. Alcançaram Melinde em 7 de Janeiro, onde, finalmente, tiveram refresco de víveres, frutas e carne fresca, graças à amizade do rei local que já os recebera bem à ida. Colocaram um padrão em terra

e largaram passados cinco dias, continuando a viagem para sul até aos baixos onde, à ida, tinha encalhado a S. Rafael. Nessa altura – quer pelos mortos na travessia, quer por todos aqueles que não tinha sido possível salvar, mesmo com o refresco em Melinde – a falta de pessoal para a manobra dos navios era insustentável. O Capitão decidiu transferir a tripulação da S. Rafael para os outros navios e incendiou a nau, depois de lhe ter retirado a imagem do santo padroeiro que ainda hoje está no Museu de Marinha

Algumas conjecturas têm sido tecidas acerca desta travessia e de uma eventual rebelião vivida a bordo. O Relato nada nos diz sobre o assunto, mas os cronistas posteriores a ela se referem

com maior ou menor dramatismo. Pode dever-se esta lenda a duas razões: pode ter uma base verdadeira que foi sendo mitificada pelos tempos, ou pode ser apenas um mito nascido e desenvolvido no meio naval do século XVI. A estrutura do mito dá a ideia de que houve quem quisesse desistir de seguir o caminho, mas a vontade de Vasco da Gama impôs-se, pondo a ferros quem se revoltou. Parece-me ser uma história que se desenvolveu, sobretudo, com o intuito de glorificar o navegador e servir de exemplo aos marinheiros que se lhe seguiram.



A África num planisfério português de 1502 (Cantino). As bandeiras junto à costa oriental (com exceção da que está à entrada do Mar Vermelho) marcam os locais por onde passou Vasco da Gama.

frescos. Manifestava-se pelo aparecimento de uma coloração anormal na face e pelo inchaço progressivo da gengivas, que se tornavam dolorosas, produzindo um hálito desagradável. A pouco e pouco o mau cheiro da boca tornava-se insuportável, as gengivas sangravam, os dentes caíam, o corpo inchava também e a morte surgia irremediavelmente, caso não se alcançasse um porto onde a avitaminose fosse compensada. Ora nestes três meses de travessia morreram trinta homens e alguns deles foram certamente alguns pilotos porque – de acordo com o relato – quando chegaram perto da costa africana “*fomos demandar a terra para sabermos onde Nosso Senhor nos tinha lançado, porquanto não havia*

O “Gil Eannes” Entre a Guerra e a Paz

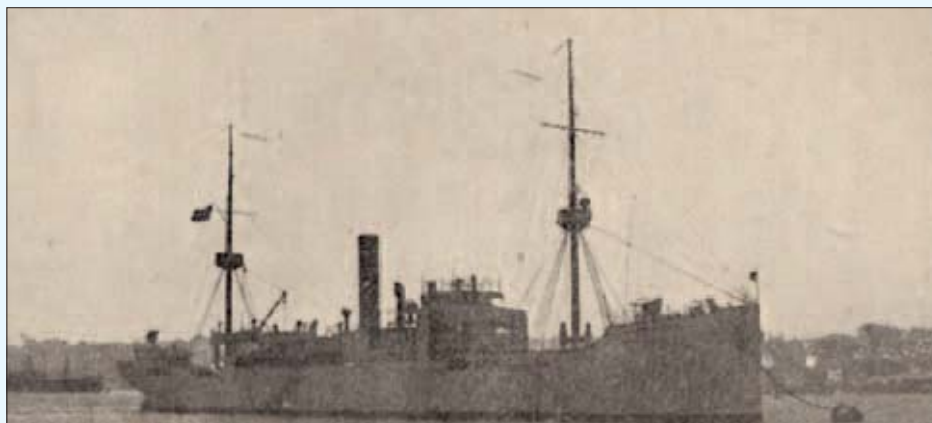
(1ª parte)

Quando o «Lahneck» largou para a sua segunda viagem, também de Hamburgo para Lisboa, já o espectro da guerra pairava sobre a Europa, pois havia dezasseis dias que, em Sarajevo, o Arquiduque herdeiro do Império Austro-Húngaro fora assassinado.

Assim, nada de surpreendente quando recebeu ordem para, ao abrigo da neutralidade portuguesa nas guerras ainda bilaterais que, como um rastilho, se foram ateando (1), permanecer em Lisboa, onde voltara.

Com ele ficou o seu irmão «Rolandseck», ambos construídos em Geestmünde, mas este dotado dum moderníssimo motor de combustão interna que nos viria a servir de escola.

O «Lahneck» com cerca de 85 m, uma boca de 12,5 m e um «pontal a meio (de) 5,12m» deslocava, com calado máximo, cerca de 4.500 T. a uma velocidade média de 11 nós que, à custa de aceleradamente se «chegar» às duas caldeiras o carvão das 391 T. das suas carvoeiras, a sua máquina a vapor de tríplice expansão elevava a 12,8, sob, imaginamos, negros rolos saindo da sua esgalgada chaminé.



O cruzador auxiliar “Gil Eannes”.

A sua silhueta é típica de um cargueiro daquele tempo: dois castelos, proa cerce, popa de paquete, superestruturas no convés, donde emergia a ponte, dois mastros, sete paus de carga até 5 T. e um até 20 que, através de cinco escotilhas, movimentavam até 2.000 T. ou cerca de 4.500 m³ de carga a granel. Mas, entenda-se, já dotado de moderníssimos aparelhos acústicos de escuta de ... submarinos.

MUDANÇA DE BANDEIRA

Como eles, dezoito meses depois, 74 navios da Tríplice Aliança seriam, sem qualquer violência, apresados, «forçando», deste modo, a Alemanha a declarar-nos a guerra que nos permitiria defender o nosso cobiçado «Império» e assegurar, entretanto, todos os inconvenientes de não dispormos de uma Marinha Mercante capaz

de suprir o que suicidariamente, em tempo de paz, pagávamos em ... divisas (2).

De facto, além dos navios já afundados (3) e dos requisitados para transportar tropas nossas para as Colónias, entretanto agredidas (4), não dispúnhamos de navios, nacionais ou estrangeiros, para importar os alimentos e a energia (carvão) de que éramos, como hoje, absolutamente carentes (5).

Previdentemente, as tripulações alemãs tinham, naquele fatídico 16/02/1916, as válvulas distribuidoras, peças de sofisticadíssima concepção, prontas a lançar ao mar e assim, apesar de precavidos, na impossibilidade de as resgatar ao lodo, houve que enfrentar três terríveis dificuldades.

As primeiras, o recálculo e o redesenho das peças a substituir e a terceira, a sua rigorosa execução e instalação num país praticamente desprovido de indústria metalúrgica, naval ou outra, e cuja marinha de comércio acabava de crescer ... 300%.

O Arsenal da Marinha e diversas outras empresas em Lisboa e no resto do país desincumbiram-se desta missão e, aceleradamente formadas, novas tripulações puseram em poucos meses aqueles navios a navegar. À necessidade havia-se juntado a vontade que tudo pode.

Os «novos» navios da marinha de guerra receberam, como os anteriormente requisitados,



O “Gil Eannes” amarrado à boia no quadro dos navios de guerra em 27 de Fevereiro de 1916.

nomes, não de terras mas de grandes vultos da nossa História. O «Lahneck» receberá o de «Gil Eannes» (6).

A integração, a 20/03, na Divisão Naval de Defesa e Instrução sob o comando do 1º Tenente Carvalho Crato, que o requisitara, implicou novas cobertas, uma botica, uma enfermaria, paióis e sistemas de municamento da artilharia a instalar com sacrifício de alguns paus de carga e dos mastros-ventiladores.

Reparada a, também danificada, «telegrafia sem fios» (TSF), instalados uma verga de sinais, um projector eléctrico e, em doca seca onde, duas peças de «tiro rápido» de 76/40 (7) e uma de 65/46 e quatro «semi-automáticas», foi lastrado.

Ainda em Março, embarcou a guarnição, passou a armamento completo e, a seis de Junho, largou para provas, averbando a sete do mesmo mês a velocidade de 9,25 nós.

MARINHA DE GUERRA – I

Cruzador Auxiliar

Em três meses e meio, «Honra à engenharia naval portuguesa!», tínhamos mais um cruzador auxiliar.

A sua primeira missão, de 14/06 a 5/07, foi, com o cruzador auxiliar «Pedro Nunes», a patrulha alternada da costa entre Sines e Peniche e exercícios de tiro.

De 8 a 10 escoltou o cargueiro «Amarante» até 150 mn a NW da Roca e depois integra a coluna composta pelo cruzador-couraçado «Vasco da Gama», cruzador «Almirante Reis», aviso «Cinco de Outubro» e os contratorpedeiros «Douro» e «Guadiana», ambos de 70 m. e 670 T., para manobras de adestramento com simulação de um combate, evoluções e tiro, após o que destacou a patrulhar a costa entre Aveiro e Caminha.

Com 13 navios, incluindo auxiliares, simula-se o combate com uma esquadra «inimiga composta de seis caça-minas (8)» fundeando diante de Caxias onde, depois de cruzar no Algarve, voltará para, incorporado numa força de 22 navios, incluindo rebocadores-patrulhas, desfilar perante o PR, no cruzador «S. Gabriel».

Os cruzeiros, com uma interrupção de dois meses, ocuparam-no a sul do Douro para, em Dezembro e sob forte borrasca, escoltar até ao Funchal o paquete «África» e de novo o «Portugal», deradeiro serviço enquanto cruzador auxiliar.

Transporte Militar

Ao segundo comando é convertido, quase sem fabricos, em transporte de tropas pois, estas, dada a neutralidade espanhola, tinham que seguir para França, em navios ... britânicos.

Por falta de porte ... militar (9), só a 16/02/1917, larga na cauda de três ingleses, de 6 a 10 T., acompanhados de quatro contratorpedeiros ingleses e com eles, além do «Guadiana», o «Pedro Nunes».

Ao enjoo dos soldados desta parcela do «Corpo Expedicionário Português» (C.E.P.) seguiu-se uma sã confraternização numa viagem de quatro dias cujo único óbice foi, à chegada, o nevoeiro cerrado, já anunciado pela TSF, que obrigou um torpedeiro francês a pilotar o combóio pelo Goulet de Brest, onde, os nossos marujos espontaneamente ofereceram à população bolachas e laranjas.

A 28/02, o «Guadiana» escolta-o a Plymouth onde, descarregado o lastro, embarcou 1.611 T. de bom e imprescindível carvão.

No regresso, com passageiros e a tripulação do encalhado «Setúbal», navega no meridiano das 200 mn fora de Lisboa (submarinos), na companhia do «Guadiana» que, a um quarto da derrota, por falta de raio de acção, retrocedeu. Em cinco dias, a 21/3, entrou a Barra.

Limpo o fundo, ei-lo de novo rumo a Brest sob a directa protecção do «HMS

ses os três menores, eram maiores (10 m e 280 T.), melhor armados e atingiam os ... 31 nós.

O combóio que, de dia, navegava numa linha de cerca de 3,5 mn num zig-zague com pernas de 10 a 20 minutos, sacrificando 5% do caminho, para atrapar os submarinistas, de noite, passava a coluna, socorrendo-se duma luz de popa que acendia, a breves intervalos, por escassos segundos.

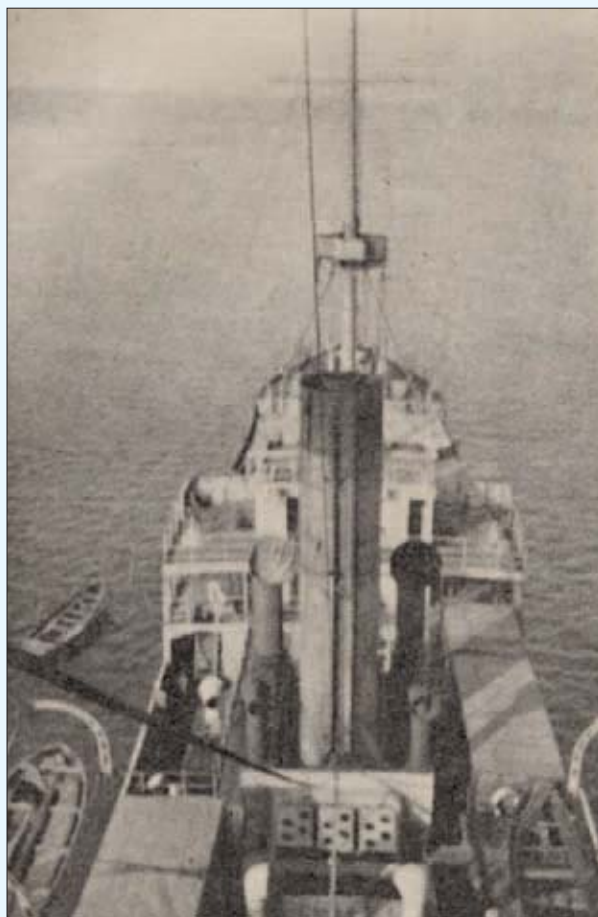
Desembarcada a tropa e a carga para o «C.E.P.», segue para Plymouth onde a falta de qualidade e de quantidade de carvão se resolveu com ... «chateau» Paiol (10).

Na primeira noite sem lua, largou sob a escolta do «Guadiana» que, na noite seguinte, regressou para escoltar o «Pedro Nunes». A 15 desembarcava 1.734 T. de precioso combustível.

Lastrado, reguladas as agulhas e metida a carga para o C.E.P. e feito tiro contra um alvo na Trafaria, embarcou 3 oficiais, 9 sargentos e 214 solda-

dos de Infantaria 18, e, pela noite de 17/07, sob escolta do «Guadiana», saiu.

O paquete «Cazenjo» (11) juntou-se-lhes e, ao largo de Ovar, o «Gil Eannes»



As caixas com os aviões no convés do «Gil Eannes».



O contra-torpedeiro «Guadiana», fiel companheiro do «Gil Eannes».

Cockatrice». O combóio, semelhante, e sem qualquer escoltador da «Briosa», traduzia a nossa insignificância marítima e naval. Dos quatro contratorpedeiros ingle-



Marinheiros portugueses desfilando em Brest, no Cours Dajot, em 14 de Fevereiro de 1918.

passou-lhe, através de uma bóia que uma baleeira recolheu, instruções secretas que na segunda madrugada o fazem desaparecer, rumo a leste, na véspera de demandarem, pelo Raz de Sein, a soberba entrada de Brest, depois de reconhecidos por um caça-minas francês.

Rendido o comandante, atinge, na milha medida, os 9.95 nós, e dois meses depois, comboiado pelo «Douro», ao quarto dia, fundeou ao largo da Parede (12) por permanecer apagados os faróis.

Apesar da guerra ocorrer em cenários tão distantes como a França, Angola e Moçambique será no Mar da Palha que exercitará o seu fraco belicismo numa das frequentes revoluções que agitavam a incipiente república.

Desta vez, a 5/12, mais um movimento que se supunha monárquico, eclodira.

Trocados uns tiros com a Rotunda

aderem, sem aparente entusiasmo, ao vitorioso movimento de Sidónio Pais que ainda foi sacudido pela insubordinação do «Vasco da Gama».

A 8 embarca 210 expedicionários e ao lusco-fusco larga para a sua última viagem como navio militar de transporte, a partir do fundeadouro de Caxias onde aguardara o crepúsculo.

Uma avaria no leme fá-lo escalar Leixões e, escoltado pelo fidelíssimo «Guadiana», enfrenta a fúria da Biscaia que o engolfa nos baixos das Pedras Negras donde, numa rápida e arriscada manobra do comandante, se safa. Dias depois notando-se a aguada ... salgada entraria em doca.

O perigo fora porém muito maior. Submarinos alemães ao largo de Brest, em especial um que pairando enfrentava bravamente o temporal e a bateria de

costa, somavam afundamentos.

Desembarcada a tropa seguiram-se os 1157 barris e pipas, 2221 caixotes com fardamentos, além de 684 outros com diversos, 7 com automóveis e 150 com bandagens, mais 70 sacos e 156 volumes diversos (13).

Entretanto a guarnição desfilou com contingentes aliados numa cerimónia para condecorar civis e militares.

Havendo muitos militares a repatriar, alguns de licença, outros doentes, bastantes de doenças contagiosas, foi necessário reorganizar o seu alojamento antes de embarcarem um alferes, dez sargentos e 242 cabos e soldados.

Com o «Pedro Nunes», saiu sob a protecção do «Douro» e uma positiva emulação entre os dois transportes trouxe-os a Lisboa em tempo recorde (11,5 nós).

O presidente Sidónio Pais veio a bordo saudar os militares que regressavam da frente e visitar o navio que deveria ser transformado em navio hospital ou em mercante, ao serviço do Ministério da Guerra.

FRETADO AO MINISTÉRIO DA GUERRA

Retiradas as quatro peças de menor calibre e repostos os paus de carga, em 1/06/1918 arriou o jaque e passou, dispondo de uma tripulação mista, ao comando do capitão Bezerra sob a autoridade dum capitão de bandeira (14).

Assinado o convénio entre a Comissão de Transportes de Tropas e a Direcção dos Transportes Marítimos do Estado a sua actividade embora idêntica era, com o fim do «roulement» (15) das tropas, menos intensa.

Assim, fez várias viagens. Na primeira, com 78 oficiais do exército (16), saiu a 15/06/1918 mas foi perturbada ao largo do Cabo Carvoeiro por grossa avaria na máquina do caça-minas «Celestino Soares» (17) que rebocou quase até Cascais, onde fundeou.

A 18, com norte rijo e vaga grossa, segue então, navegando de dia e colados à costa, escoltado pelo caça-minas «República» e, a partir de Leixões, também por um vapor de pesca francês, o «Hortensia» rendido, em St Jean de Luz, pelo caça-minas «Sans-Souci». Daí, com bom tempo, navegam até La Pallice, Quiberon e Brest integrados num comboio defendido por duas canhoneiras, balões cativos e grupos de dois ou quatro aeroplanos.



O «Gil Eannes» manda uma mensagem ao «Cazenjo», em pleno mar, 56 milhas a Oeste de Ovar.

Os oficiais seguiram de quarentena para a ilha de Treberon e a carga desembarcou a 11/07 com o simultâneo embarque de 579 combatentes, dos quais 7 oficiais e 55 sargentos.

O regresso aconteceu à 3ª tentativa; primeiro voltaram para trás por falta de velocidade para acompanhar o comboio sob escolta portuguesa e depois por avaria da canhoneira francesa.

Finalmente, a 19, com outra canhoneira e um caça-minas tricolores, contra um tempo agastado, logo, pouco andamento e, leve, a governar mal, alcançaram o Finisterra onde a canhoneira foi rendida por um dos caça-minas de Leixões, que o «República» substituiu até Cascais.

No dia seguinte, 23, o gáudio, na subida do Tejo, era tanto que o navio, das borlas aos castelos, ficou coberto de militares que, à vista dos escoltas que o haviam mandado regressar a Brest, não se coibiram de os vaiair ... vernaculamente.

A segunda viagem, com 76 oficiais e 1.500 T. de material para o C.E.P. iniciou-se a 8/08, seguindo de noite até ao mar de Leixões onde o «República» foi rendido por um caça-minas francês aí baseado e, ao largo do Finisterra, pela canhoneira «Aisne», alcançando Brest, na noite de 11.

No regresso, apinhado de militares (8, 61 e 514) e com pouca carga, no Finisterra um patrulha francês rendeu o «Ancre», com a informação de «submarino na costa», que o «República» rendeu ao largo de Vigo.

Ao largo da Ericeira, dado o avistamento de um submarino a WNW da Roca, o capitão de bandeira tomou a chefia do comboio, largou a escolta que andava ainda menos e, cingido à costa e ziguezagueando a toda a velocidade entrou a barra a 7/09. Este submarino era ... nosso.

Em meados de Setembro, escoltado pelo «Augusto de Castilho» (18) volta a Brest, sem novidade.

Com novo capitão de bandeira fará mais cinco viagens. Na penúltima o comboio, com o «Gil Eannes» à testa e a terra, vai engrossando até cerca de 70 navios à chegada a Brest.

Ocorrências? Quatro clandestinos (!) e oito dias depois de arribarem, a 11/11, o ... Armistício.

Com a almejada Paz houve que refazer os mapas na Europa e no mundo. As colónias alemãs desapareciam a favor de ingleses e franceses mas as nossas, por que, na Flandres e durante dois anos, lutaram 100.000 homens e pereceram 7.222 (19), salvaram-se.

O regresso, sem escolta, mas atentos a minas e submarinos isolados, fez-se directo e com todas as luzes acesas.

Mais quatro viagens com carga diversa, na ida e na volta, foram feitas para vários destinos em França e Reino Unido, privilegiando o regresso do pessoal e do material do C.E.P. e das nossas bases de Cherburgo e de Brest.

TRANSPORTES MARÍTIMOS DO ESTADO (TME)

A 17/07 foi exonerado o seu capitão de bandeira e regressou à condição de mercante puro, situação em que fez mais seis viagens comerciais para o norte da Europa, levando sobretudo vinho e minério e trazendo tropas ou carvão.

Em 1920/21 faz três viagens à Guiné, vai à Europa e passa à carreira dos Açores onde completa 8 viagens redondas tendo tido oportunidade de salvar a tripulação dum navio inglês.

Dada a desastrosa administração dos TME, acaba por ser fretado pela casa Rau & Santos, vestindo, pela quarta vez, novas cores, como carvoeiro depois como «casco nu» (20) efectua mais 16 viagens até à estrondosa falência dos TME, tendo-se perdido, graças à escassez mundial de transportes marítimos organizados, mais uma e óptima oportunidade.

Avaliado em «15.500 libras» (21), a 18/09/1924, volta, «in-extremis», à Marinha de Guerra (MG) (22).

Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves
1TEN REF

(Continua no próximo número)

Notas:

(1) 1914-06-28 Sarajevo; Áustria declara guerra à Sérvia (07-28), à França (08-03) e à Rússia (08-06). Reino Unido (08-04) e Japão (08-23) à Alemanha. Turquia (10-29) aos Aliados. Etc.

(2) Como hoje

(3) Primeiro o lugre «Douro» e depois o vapor «Cysne» o que era, em termos percentuais, muito.

(4) O Tanganica, a norte de Moçambique e o Sudoeste Africano, a sul de Angola, eram alemães.

(5) Hoje temos menos 6 navios que então e mais alguns milhões de habitantes com muito maiores necessidades alimentares e sobretudo energéticas a nível individual e colectivo. Verdadeiras barragens às rodovias (maior consumo de combustível por tonelada, logo poluição, e dispendiosa assistência aos pavimentos) têm-se erguido à revelia dos Estados nossos Parceiros (França e Espanha). O Potencial em Energias Alternativas também tem sido desprezado. A Suécia, que cumpre um exigente programa, e a Áustria, com o maior desenvolvimento europeu, seguem os passos da Grécia, a maior rede de aproveitamento de Energia Solar da UE. Portugal dispõe ainda de outras fontes. O gás natural com origem, duas fronteiras e três travessias em territórios instáveis acrescenta a nossa dependência política e ...técnica.

(6) Numa barca dobrou, em 1434, o Cabo Bojador, considerado o limite sul da existência de vida, trazendo ao Infante banais rosas de Santa Maria.

(7) Calibre em mm/nº de calibres de comprimento do cano

(8) Numa Armada depauperada de meios navais, a existência de «draga-minas» demonstra a sua importância. Durante a Guerra Fria era um dos compromissos NATO de Portugal e, quase exclusivamente, o da Bélgica.

(9) Um 1º comboio devia se escoltado por uma Divisão Naval com o «Vasco da Gama» na chefia, porém um temporal fê-lo regressar e à Divisão. O aspecto bélico continua a ser um factor a considerar, porém o equipamento/armamento é determinante ou, pelo menos, a potencial capacidade da sua rápida instalação, o que implica uma sofisticada concepção.

(10) O vinho embarcado.

(11) Da Empresa Nacional de Navegação, viria a ser, um ano mais tarde, torpedeado nas costas de França.

(12) O Radar aguardará pela II Grande Guerra.

(13) Numa viagem transporta aviões em caixotes e noutra repatria géneros impróprios para ... consumo.

(14) Sem evidente redução de custos e introduzindo a latente conflitualidade de duas chefias!

(15) O fim da rotatividade dos combatentes, populista iniciativa de Sidónio Pais, foi algo que muito afectou o moral do C.E.P. pois apenas se colmatariam as baixas.

(16) Só os oficiais podiam gozar as licenças em Portugal.

(17) O nome do autor dos «Quadros Navais» fora dado a um vapor de pesca do alto, o «Serra da Agrela» que voltou a ser mobilizado entre 1939-45.

(18) Que numa viagem que se esperava calma, sob o comando do 1º tenente Carvalho Araújo, cobrir-se-á de glória ao salvar o paquete «San Miguel» que pôde seguir, incólume, para os Açores.

(19) Muitos militares permaneceram na frente durante os trinta meses do C.E.P. Poucos são os franceses que o sabem. Menos, talvez, os ingleses em cujo exército o C.E.P. esteve incorporado. No War Museum a participação portuguesa é ... omissa.

(20) Sem tripulação.

(21) A instabilidade da moeda nacional assim aconselhava.

(22) Com mais 3, um deles a barca «Flores», o «Rickmer Rickmers» que foi o NE «Sagres», dito I.



O primeiro vapor português para a pesca do bacalhau, o «Elite» da casa Bensaúde. Este vapor comboiou o «Gil Eannes» em Setembro de 1918, transformado no caça-minas «Augusto de Castilho».



MONITORIZAÇÃO AMBIENTAL DA LAGOA DE ÓBIDOS PROJECTO MAMBO

● O Instituto Hidrográfico (IH), a pedido do Instituto da Água (INAG), está a realizar uma monitorização ambiental da Lagoa de Óbidos. O projecto MAMBO,acrónico de Monitorização Ambiental de Óbidos, prolonga-se, numa primeira fase, até Maio de 2001, estando previstos diversos trabalhos ao longo dos próximos meses.

O objectivo deste trabalho é o de estabelecer uma rede de monitorização hidrodinâmica na Lagoa de Óbidos através da instalação de três estações lagunares, uma estação litoral e recolha de dados meteorológicos e de correntes na zona.

A estação litoral de observação é composta por um Acoustic Doppler Current Profiler (ADCP), com módulo de medição de níveis de superfície e características da

ondulação, fundeado a uma profundidade de cerca de 20 metros na zona exterior da lagoa, junto à barra. Esta estação vai permitir o registo em contínuo dos níveis médios da superfície livre (nível médio do mar), agitação marítima (altura e direcção da ondulação) e o perfil vertical das correntes.

As três estações lagunares foram instaladas em locais pre-determinados pelo INAG, tendo sido instalado em cada uma delas os novos marégrafos digitais adquiridos pelo IH, que permitem o registo em contínuo do nível de superfície livre (maré), reduzindo significativamente o tempo de processamento de toda a informação recolhida. Estes marégrafos significam um avanço tecnológico



Elementos da Divisão de Oceanografia na Lagoa de Óbidos.

para o IH que está agora a usá-los, encontrando-se a Divisão de Oceanografia a desenvolver o software necessário para o processamento dos seus dados.

VISITA DO PRESIDENTE DO IFREMER

● Decorreu no dia 5 de Dezembro a visita ao IH do Presidente / Director-Geral do "Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer-IFREMER", Mr. Jean François Minster, acompanhado de uma delegação constituída pelo Dr. Francis Marazanoff (representante da Defesa Nacional), Mr. François Madelain (Recherches Océaniques), Mr. Elié Garmache, e pelo representante do Conselho Científico em Lisboa, Mr. Jacques Bordé.

É já antiga a cooperação e colaboração entre o IFREMER e o IH, nomeadamente no âmbito das relações bilaterais existentes entre a França e Portugal. Desta

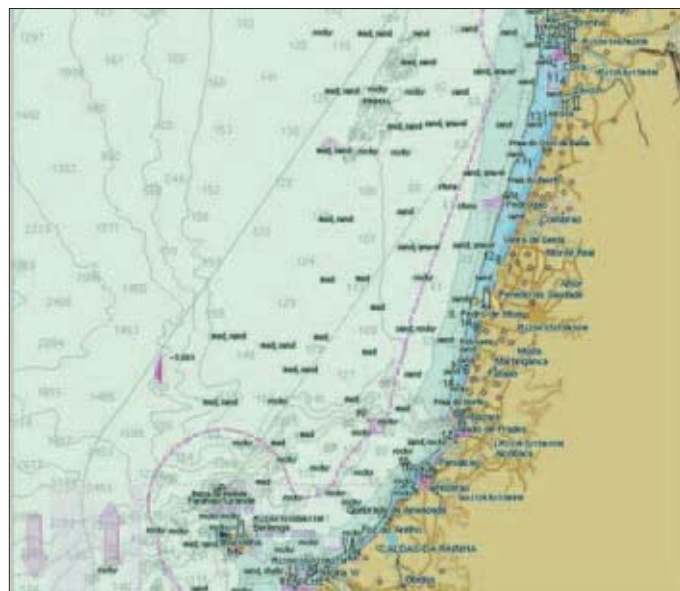
forma, foi prestada aos ilustres visitantes uma apresentação geral do IH, seguida de debate sobre os principais aspectos da cooperação luso-francesa.

Foram igualmente apresentados alguns projectos a desenvolver no próximo ano, nomeadamente a ideia de uma intervenção especial nos Açores, algumas das necessidades do IH no que diz respeito à Plataforma Continental e ainda o relacionamento entre a comunidade científica, nacional e internacional.



Apresentação do I.H. pelo Vice-Almirante Torres Sobral.

PRODUÇÃO DA 10ª CARTA ELECTRÓNICA (CENO)



ACENO - S - 57/3 "Aveiro a Peniche"

● Menos de 1 ano após o início da comercialização da 1ª célula produzida pelo Instituto Hidrográfico, foi colocada no mercado por via dos distribuidores autorizados pelo PRIMAR, a 10ª Carta Electrónica de Navegação Oficial (CENO) S-57/3.

A CENO PT324202.000, "Aveiro a Peniche", para uso da navegação costeira, com uma escala de compilação de 1:75 000 vem contribuir para a cobertura nacional da série costeira de CENO cuja importância é vital para os cerca de 400 navios que diariamente cruzam a costa de Portugal.

A cobertura total, em breve, da costa de Portugal por informação CENO costeira será um grande aliciente não só para a navegação nacional mas também para as companhias de navegação internacionais que operam os seus navios nas rotas de/para o Norte da Europa, bem como do Mediterrâneo.

A utilização de CENO, num estudo efectuado pela sociedade classificadora Norueguesa Det Norske Veritas para a navegação nas costas deste país, pode reduzir até 40% a ocorrência de acidentes marítimos e contribuir assim para evitar os danos gravosos para o meio ambiente, bem como para a redução dos prémios de seguro dos armadores.



Balanço de Actividades 2000

GENERALIDADES

Durante o ano de 2000 foram efectuadas diversas intervenções pontuais nos espaços que albergam a exposição permanente com a finalidade de mantê-la em condições de apresentação e qualidade. Com vista a melhorar os apoios aos visitantes foram realizadas obras de renovação das instalações sanitárias que servem o espaço Loja - Cafetaria.

O ano de 2000 foi muito preenchido com actividades desenvolvidas quer nas instalações do Museu quer no exterior:

- A exposição itinerante do Museu, constituída por um conjunto de painéis informativos e por 8 a 10 modelos de embarcações, esteve patente ao público nos locais seguintes:
- De 17FEV a 7MAR - Centro Comercial "Aqualva Shopping";
- De 16JUN a 03JUL - Centro Comercial "Vasco da Gama";
- De 03JUL a 24JUL - Centro Comercial "Cascais Shopping"



MUSEU DE MARINHA - VISITANTES EM 2000

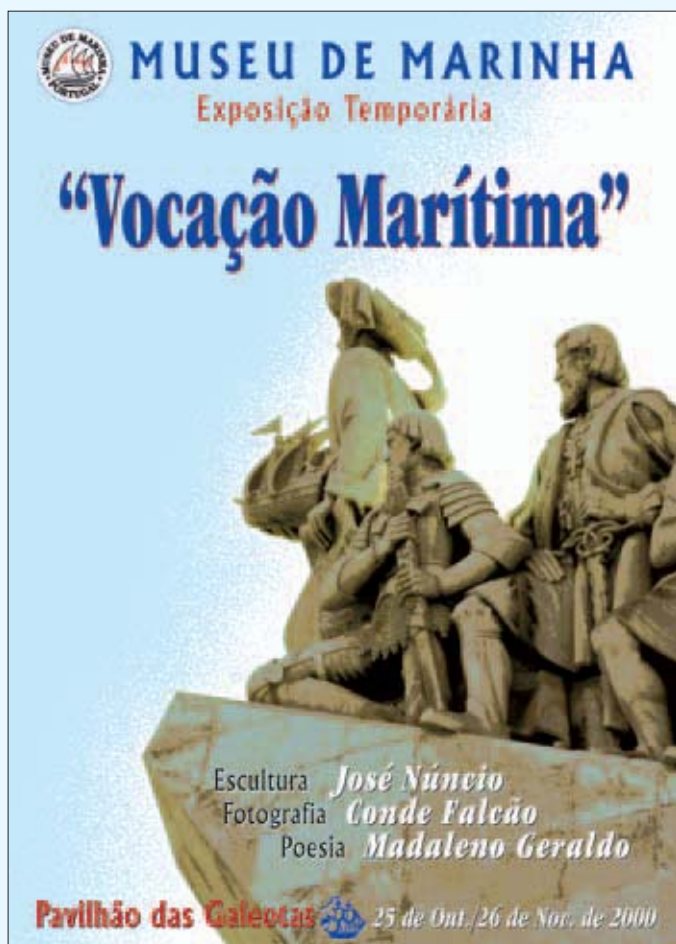
Meses	ADULTO	JOVENS	GRÁTIS	COLECTIVO	T.MENSAL
JAN	2.297	760	222	2.679	5.958
FEV	2.545	990	326	4.287	8.148
MAR	3.299	1.605	353	7.862	13.119
ABR	6.123	2.853	483	7.557	17.016
MAI	4.876	2.274	1.875	7.381	16.406
JUN	3.469	2.053	267	8.328	14.117
JUL	6.667	3.108	540	4.923	15.238
AGO	10.882	5.036	2.965	1.900	20.783
SET	5.598	2.778	666	5.972	15.014
OUT	4.700	1.925	444	2.349	9.418
NOV	3.346	885	227	3.898	8.356
DEZ	3.293	1.116	257	2.247	6.913
TOTAL	57.095	25.383	8.625	59.383	150.486

- De 11 a 27 de Agosto decorreu na instalação do Museu uma mostra de cem navios e embarcações, seleccionadas de entre aquelas que integram a exposição permanente, a qual constituiu a participação do Museu de Marinha no Festival dos Oceanos - Lisboa 2000. Na ocasião foi produzido um pequeno roteiro com o texto bilingue português/inglês com 142 páginas e 185 fotografias, à venda na loja do Museu.





- De 25 Outubro a 26 Novembro esteve patente no Pavilhão das Galeotas, num espaço reservado para exposições temporárias, uma mostra de artes plásticas subordinada ao tema “Vocação Marítima” que reuniu três autores, todos militares do Exército, que apresentaram obras de escultura, poesia e fotografia.

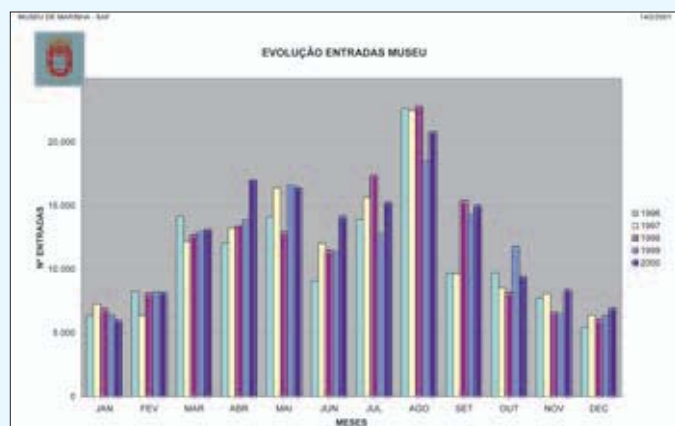


- No período de 28SET a 12JAN2001 esteve patente ao público em Leiria a exposição alusiva à 1ª Travessia Aérea do Atlântico Sul, realizada em 1922 por Gago Coutinho e Sacadura Cabral, integrada na iniciativa “Um Balanço do Século” promovida pela Câmara Municipal daquela cidade.

- Em 18 de Dezembro foi inaugurado na Sala das Descobertas um expositor contendo artefactos recolhidos dos destroços daquela que se presume ser a Nau “Nossa Senhora dos Mártires” naufragada junto a S. Julião da Barra.



No âmbito do programa definido foram realizadas durante o ano diversas intervenções para recuperação de objectos metálicos e pinturas do acervo museológico, com recurso a empresas da especialidade.



Desde a inauguração das instalações em Belém, em 15 de Agosto de 1962, o Museu foi visitado por cerca de seis milhões de pessoas, tendo-se verificado em 2000 um total de 150.486 visitantes o que reflecte um aumento de 7 % relativamente ao ano anterior. No gráfico junto é apresentada a evolução das entradas do número de visitantes nos últimos cinco anos.

(Colaboração do Museu de Marinha)

COMANDANTE SUPREMO ALIADO PARA O ATLÂNTICO VISITOU O QUARTEL-GENERAL DA NATO EM OEIRAS



● Realizou-se no passado dia 8 de Janeiro uma visita ao Comando Regional da Aliança Atlântica sediado em Oeiras (SOUTHLANT) pelo General William F. Kernan, Comandante Supremo da OTAN para o Atlântico (SACLANT).

Esta visita ocorreu na sequência dos vários contactos que o novo SACLANT tem vindo a estabelecer com os Comandos da OTAN, após ter tomado posse do cargo no dia 5 de Setembro de 2000.

O General Kernan, do Exército dos E.U.A., substituiu o Almirante Harold W. Gehman, da Marinha dos E.U.A., que passou à reserva.

COMANDO OPERACIONAL DOS AÇORES

● Decorreu no passado dia 17 de Novembro de 2000 em Ponta Delgada, a cerimónia militar da entrega de comando ao Vice-Almirante Carlos Monteiro da Silva, presidida pelo Ministro da República para a Região Autónoma dos Açores, a convite do Chefe de Estado-Maior General das Forças Armadas, entidade que conferiu posse ao actual Comandante Operacional dos Açores.

Estiveram presentes várias entidades civis, eclesiásticas e militares, de onde se destacaram o Presidente da Assembleia Legislativa Regional dos Açores, o Presidente do Governo Regional dos Açores, Sua Excelência Reverendíssima o Bispo de Angra e Ilhas dos Açores, e os Comandantes das Zonas Marítima, Militar e Aérea dos Açores em representação dos três ramos das Forças Armadas.



O Vice-Almirante Carlos Monteiro da Silva ingressou na Escola Naval em 1961, sendo promovido a Guarda-Marinha em Janeiro de 1965.

Como oficial subalterno esteve embarcado em várias unidades navais, com comissões nos Açores, Cabo Verde, Guiné e Angola, tendo em CTEN comandado o NRP "João Roby".

Especializado em Comunicações, possui o Curso de Defesa Nacional, o Curso Superior Naval de Guerra, o Maritime Tactical Course e ainda vários outros cursos de comunicações, guerra electrónica e informática, frequentados em estabelecimentos de ensino nacionais e estrangeiros (NATO).

Foi Director das Estações Radionavais "Almirante Ramos Pereira" (Apúlia) e "Comandante Nunes Ribeiro" (Algés). Foi Secretário Escolar e instrutor na Escola de Comunicações (G2EA) e professor de Operações Navais no I. S. N. G.

No Estado-Maior da Armada chefiou a 6ª Divisão (Comunicações) e na NATO, fez duas comissões, ambas de três anos. No CINCIBERLANT, desempenhou as funções de Oficial de Operações e no SACLANT, em Norfolk, USA, funções de Estado-Maior.

Promovido a Oficial General em 1996, foi chefe de Gabinete do Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas até 1998 e a partir de Novembro de 1999 foi Comandante da Zona Marítima dos Açores e Chefe do Departamento Marítimo.

COMANDANTE DA ESQUADRILHA DE NAVIOS PATRULHA



● Decorreu no passado dia 18 de Janeiro no Salão Nobre do Palácio do Alfeite, a cerimónia de entrega de comando da Esquadilha de Navios Patrulhas (DRIPAT) ao CMG Garcia Esteves.

A cerimónia, presidida pelo 2º Comandante Naval CALM Alexandre da Fonseca, contou com a presença do CALM EMQ David e Silva e o Subdirector de Navios CMG Pais Loureiro, entre outros convidados.

O CMG Castro Centeno, Comandante cessante da DRIPAT, deu

início à cerimónia agradecendo o contributo de todos que com ele trabalharam para o funcionamento e desenvolvimento da Esquadilha, realçando algumas acções com especial importância e manifestou os votos de felicidades ao Comandante indigitado.

Seguiu-se a leitura da ordem da unidade e o louvor concedido ao CMG Castro Centeno, procedendo-se seguidamente à entrega/recepção de comando da DRIPAT.

O Comandante empossado, CMG Garcia Esteves, fez uma pequena exortação agradecendo a confiança nele depositada para exercer a nova função, realçando que a mesma será desempenhada com lealdade, eficiência, empenho e dedicação.

A cerimónia terminou com uma alocução do CALM Alexandre da Fonseca, que enalteceu o excelente contributo do CMG Castro Centeno, realçando algumas das suas acções realizadas com enorme sucesso.

Por último, o CALM Alexandre da Fonseca manifestou palavras de apreço ao Comandante empossado, CMG Garcia Esteves, que considerou ter todas as qualificações que o cargo exige, solicitando empenho e dedicação, amplamente demonstrados em comissões anteriores.

Seguiu-se um almoço de confraternização a bordo do N.R.P. "Bacamate", onde estiveram presentes todos os convidados.

ACADEMIA DE MARINHA



● Com a presença do Almirante CEMA e de numerosos membros da Academia de Marinha, teve lugar no passado dia 16 de Janeiro naquela Academia a tomada de posse dos membros eleitos para os cargos estatutários durante o triénio 2001 – 2003.

Depois da leitura do termo de posse, assinaram os seguintes académicos: CALM ECN Rogério d' Oliveira (Presidente), Professor Fernando Castelo Branco (Vice-Presidente, classe de História Marítima), Comte. José Cyrne de Castro (Secretário-Geral), Comte. José Rodrigues Pereira (Vice-Secretário, classe de História Marítima) e Comte. José Malhão Pereira (Vice-Secretário, Classe de Artes, Letras e Ciências), os quais transitaram da Direcção anterior, visto voltarem a ter sido eleitos por unanimidade.

Seguidamente, o Presidente da Academia usou da palavra tecendo considerações sobre a vida da Academia e das perspectivas futuras, alertando para certas dificul-

dades que entravam a vida normal desta instituição cultural e que, a manterem-se tendem a prejudicar o planeamento cultural em curso, ensombrando a imagem da Academia dentro e fora da Marinha.

Referiu ainda que os dois últimos anos foram de intenso labor académico em condições precárias de recursos, tanto financeiros como humanos; destacando os principais marcos miliários entre os resultados da produção: a realização da 1ª Sessão do Congresso Portugal-Brasil, Ano 2000, a única significativa acção de comemoração dos 500 anos do Descobrimento do Brasil; o lançamento do projecto da História Oral da Marinha; a edição dos primeiros quatro volumes da História da Marinha; a celebração de contratos para outros 4 volumes; as comemorações do centenário do nascimento do Almirante Sarmiento Rodrigues, o 1º Fundador e 1º Presidente da Academia de Marinha e a edição do respectivo Livro de Depoimentos.

E a concluir afirmou:

“A Academia de Marinha procurará difundir, mais e mais, o conhecimento sobre a sua

própria natureza e missão, e assim ser melhor compreendida. Contudo, um critério doutrinário emanado do Almirante CEMA sobre a interpretação do estatuto da Academia de Marinha, seria decisivo nessa compreensão e consequentemente na resolução dos problemas quotidianos que se apresentam afluivamente à gestão deste peculiar organismo da Marinha.

Na certeza porém, Senhor Almirante, de que o reconhecimento pela Marinha da utilidade da sua acção e do seu trabalho é para a Academia de Marinha o mais forte incentivo para prosseguir com devoção e entusiasmo no cumprimento da sua missão”.

Por fim, o Almirante CEMA encerrou a cerimónia com um breve improviso em que considerou a Academia “como um órgão importantíssimo para a divulgação do espírito marítimo” e ainda “um órgão essencial de reflexão sobre os poderes marítimos, sobre a nossa vocação, sobre os problemas que temos nessa área e portanto um órgão que a Marinha muito considera”, reconhecendo igualmente as várias dificuldades que preocupam a corporação que chefia.

(Colaboração da Academia de Marinha)

A MARINHA EM LAGOS

● Decorreram nos passados dias 26 a 28 de Outubro as comemorações do Dia do Município da Cidade de Lagos, nas quais a Armada esteve representada pelo N.R.P. “General Pereira D’Eça”.

Inserido nas festividades, foi proporcionado um passeio marítimo ao longo da costa do barlavento algarvio para cerca de quarenta alunos e professores provenientes de duas escolas secundárias de Lagos. O aludido passeio começou por um almoço a bordo oferecido pelo Comandante do N.R.P. “General Pereira D’Eça”, seguido de uma visita guiada pelo navio acompanhada de uma breve explanação sobre a história desta unidade naval, o carácter das missões atribuídas, a vida a bordo e, sendo os visitantes alunos do ensino secundário, a divulgação da Marinha e da Escola Naval com a distribuição de folhetos informativos aos presentes e para futura distribuição nas escolas envolvidas.

Neste ambiente festivo e fazendo juz à centenária tradição de bem receber e servir da Marinha, foi oferecido um jantar na câmara de

oficiais do N.R.P. “General Pereira D’Eça” ao Presidente da Câmara de Lagos, que se fez representar pela Vice-Presidente da autarquia em apreço, contando também, para além dos oficiais do navio, com a distinta presença da Directora Cultural do município e Capitão do Porto de Lagos.

No Dia do Município, a Marinha representada pelo Capitão do Porto de Lagos e Comandante do N.R.P. “General Pereira D’Eça”, foram convidados pelo Presidente da Câmara para participar no almoço do Dia da Cidade realizado no Hotel Lagos, assim como a estarem presentes na sessão

solene que decorreu no salão nobre do edifício dos Paços do Concelho.

A sessão solene constou de uma alocução proferida pelo Autarca da Câmara de Lagos seguida de uma conferência subordinada ao tema “Os direitos humanos, génese, evolução, problemáticas e sua protecção jurídica”, proferida pelo Juiz Conselheiro do Supremo Tribunal de Justiça, Dr. Costa Ferreira, encerrando com a distribuição de medalhas do município a entidades com actividades relevantes ao nível concelhio.

Relativamente à realização do passeio, foi salientado ao Comandante do N.R.P. “General Pereira D’Eça” na pessoa do Presidente da Câmara de Lagos, a satisfação e agrado revelada pelos alunos e professores pela oportunidade proporcionada de visitar e navegar num navio da Marinha, bem como pela forma agradável e simpática como foram recebidos a bordo desta Unidade Naval.



(Colaboração do N.R.P. “General Pereira D’Eça”)



COMPCOMAR 2000

● As telecomunicações foram desde sempre determinantes na evolução cultural, socio-económica e estratégica da sociedade humana, tendo-se tornado, inquestionavelmente, num dos assuntos de maior debate, concorrência e galopante evolução dos últimos tempos, a par do desenvolvimento informático, com o qual se encontram intimamente ligadas.

Com o objectivo de promover as potencialidades das comunicações, bem como estimular o interesse e desempenho técnico-profissional nesta área, tem vindo o Grupo nº2 de Escolas da Armada, através da Escola de Comunicações a realizar anualmente, desde 1974, uma competição de comunicações, a COMPCOMAR, onde são postas à prova a destreza e a perícia de operadores de comunicações da Marinha de Guerra Portuguesa nos mais diversos sistemas de comunicações militares em uso, desde o tradicional morse acústico e luminoso aos sofisticados sistemas integrados de controlo de comunicações, apoiados nos últimos desenvolvimentos da tecnologia de comunicações quer ao nível civil, quer ao nível militar.

Esta competição, realizada entre Março e Junho do corrente ano (Fases de Selecção e Finais), foi composta por seis provas, todas elas diferentes, abrangendo os sistemas principais das comunicações militares navais (Morse Acústico, Morse Luminoso, Sistema Integrado de Comunicações – SSC e MOST4, Questionário de Comunicações e Sinalização Visual, esta última por equipas).

Após o término da COMPCOMAR 2000 os concorrentes ficaram escalonados conforme apresentado no quadro abaixo:

RECEPÇÃO E TRANSMISSÃO DE MORSE ACÚSTICO

1º CLASS	6311892	1MAR CRO	BOURDAIN	ERN ALGÉS
2º CLASS	349490	1MAR CRO	RODRIGUES	NRP H. BARRETO
3º CLASS	168288	1MAR CRO	CHOUZENDE	NRP A. CASTILHO

RECEPÇÃO E TRANSMISSÃO DE MORSE LUMINOSO

1º CLASS	208694	1MAR CCT	BARATA	CZMS
2º CLASS	917590	1MAR CCT	MORGADO	NRP A. CASTILHO
3º CLASS	6318591	1MAR CCT	FERREIRA	CZMS
4º CLASS	9339096	1MAR C	RAMOS	NRP J. CÂNDIDO

SISTEMA INTEGRADO DE COMUNICAÇÕES - SSC

1º CLASS	242089	1MAR CRO	PIRES	NRP C. REAL
2º CLASS	159194	1MAR CRO	FARIA	NRP C. REAL

SISTEMA INTEGRADO DE COMUNICAÇÕES - MOST4

1º CLASS	241692	1MAR CCT	FERREIRA	NRP V. GAMA
2º CLASS	327390	1MAR CCT	MARQUES	NRP C. REAL

QUESTIONÁRIO DE COMUNICAÇÕES

1º CLASS	208694	1MAR CCT	BARATA	CZMS

PROCEDIMENTO VISUAL

EQUIPA 1ª CLASS	917590	1MAR CCT	MORGADO	NRP A. CASTILHO
	9339096	1MAR C	RAMOS	NRP J. CÂNDIDO
	349490	1MAR CRO	RODRIGUES	NRP H. BARRETO
	208694	1MAR CCT	BARATA	CZMS
EQUIPA 2ª CLASS	327390	1MAR CCT	MARQUES	NRP C. REAL
	6311892	1MAR CRO	BOURDAIN	ERN ALGÉS



Entrega do Prémio pelo representante do Banco Totta & Açores.



Entrega do Prémio pela representante da ParaRede.

A projecção e impacto desta competição tem-se estendido à comunidade civil, tendo, inclusivamente, sido apoiada pelo Banco Totta & Açores, pela ParaRede e pela EID (Empresa de Investigação e Desenvolvimento).

Para além das medalhas/escudetes atribuídas aos militares já enunciados houve ainda lugar à distribuição dos seguintes prémios:

- Banco Totta & Açores: oferta da abertura de uma conta no valor de 100 mil escudos nesta instituição bancária para o 1º classificado no

“Questionário de Comunicações”;

- EID: oferta de dois computadores portáteis para os 1ºs classificados das provas de “Sistema Integrado de Comunicações – SSC e MOST4”;

- ParaRede: oferta de três telemóveis para os 1ºs classificados das provas de “Morse Acústico” e “Morse Luminoso” e para o 2º classificado do “Questionário de Comunicações”.

Com a realização de mais uma COMPCOMAR, a esfera das comunicações voltou a sair mais rica e prestigiada, donde resultou uma mais valia no treino e adestramento de vários operadores de comunicações, na divulgação e sensibilização da importância que esta área representa nos tempos modernos e acima de tudo na aposta ganha ao conseguir-se proporcionar mais um agradável momento de convívio e camaradagem no seio de todos os que colaboraram directa e indirectamente neste evento.

Um bem haja a todos os militares concorrentes que, de uma forma leal e dedicada, demonstraram sempre um inquestionável espírito de equipa, exemplo que por certo será seguido pelos jovens militares de comunicações, contribuindo para o perpetuar do sucesso deste evento.



Entrega do Prémio pelo representante da EID.

ASSOCIAÇÃO DE MARINHEIROS E EX-MARINHEIROS DA ARMADA PORTUGUESA DO LITORAL OESTE



● Um grupo de ex-marinheiros oriundos da zona oeste de Portugal fundou uma associação cujos objectivos principais passam por criar condições para a difusão dos ideais da marinhagem e da Marinha, relevando também a passagem de informação de e sobre a Armada Portuguesa em actividades socio-culturais a organizar.

No passado dia 28 de Dezembro tomaram posse em cerimónia realizada na Capitania do Porto de Peniche, os Órgãos Sociais da Associação de Marinheiros e ex-Marinheiros da Armada Portuguesa do Litoral Oeste.

A Direcção que agora entra em funções pretende, no triénio 2001/2003 estabelecer a sua sede social em Peniche bem como dinamizar, entre outras actividades conducentes à angariação de sócios, sendo de frisar que para além de ex-marinheiros, os estatutos desta Associação também permitem o acesso a militares da Armada ainda no activo, tal como a sua denominação social indica.

Contactos:

Telefone (Provisório) 262781832

E-Mail: Ammaplo@clix.pt

Endereço internet: www.ammapplo.cjb.net

Mesa da Assembleia Geral

Presidente: Paulo Jorge Silva Ribeiro(*)

Vice-Presidente: Joaquim André

Vice-Presidente: Joaquim G. Fontes Pinheiro

Conselho Fiscal

Presidente: Inácio Baltazar dos Reis

Secretário: Joaquim G. Fontes Pinheiro

Relator: Jorge da C. Correia Lopo

Direcção

Presidente: Vítor Pedro A. G. Pereira*

Secretário: Luís Alberto Filipe Viola

Tesoureiro: António Manuel N. Mota

Vogal: José Carlos da C. Inácio

Vogal: Antonino Mastins Pinto

(*) – O Presidente da Direcção assume interinamente a Presidência da mesa da Assembleia Geral com delegação de poderes do seu Presidente eleito.

● Vai realizar-se no próximo dia **25 de Março** um almoço de confraternização do **Destacamento nº 7 de Fuzileiros Especiais – Bolama (1963/65)**. Para mais informações os interessados deverão contactar para:

- SMOR FZ António Ponte (Cuecas)
Telf: 21 202 07 58; TM: 96 5432870
- SMOR FZ António Lopes (Albernoa)
Telf: 21 204 35 80; TM: 96 6894065

● Vai comemorar-se no dia **7 de Abril** o dia da **Esquadrilha de Submarinos**. Convidam-se todos os submarinistas e mergulhadores (na situação activo, reserva e reforma) a estarem presentes, podendo fazer a sua inscrição, até ao dia 2 de Abril, por escrito ou através dos telefones: 3404 (int.) (Oficial Dia ES) ou 212768233/14.

● Vai realizar-se no próximo dia **7 de Abril** no G1EA o almoço-convívio dos **"Filhos da Escola" de Abril de 1964**.

Para mais informações, os interessados deverão contactar com:
Zé Carlos – Tel. 212723998, 212962877 (Res.), Palma – Tel. 212751564, Tm. 918183361; Gomes – Tel. 23504468; Luís Ricardo – Tm. 966010633; Cadete – Tm. 918836631 ou para mpespega@netc.pt

● Vai realizar-se no próximo dia **28 de Abril** o segundo almoço de confraternização dos elementos que prestaram comissão de serviço em **Moçambique (Abril de 1969/Maio de 1971) a bordo do N.R.P. "Álvares Cabral"**. Para mais informações os interessados deverão contactar para:

- EMQ REF Possidónio Roberto; Telf: 936019978
- SCH A João Mantas; Telf: 21 3217602 Ext. 4316
- Ex MAR Q Victor Costa; Telf: 966196845

● Vai realizar-se no próximo dia **12 de Maio** um almoço-convívio do **Destacamento de Fuzileiros nº 3 que esteve em comissão em Moçambique entre 1972/74**. Para mais informações os interessados poderão contactar para:

- SAJ FZE Pacheco (Xangai)
Tel. 21 225 08 14 (Casa); 21 276 10 71 Ext. 1717 (Serviço)
- Ex-MAR FZE Jorge Duro; Tel. 269594190
- Ex-MAR FZE António Frederico; Tel. 265783774

● Vai realizar-se no próximo dia **26 de Maio** no Restaurante Casa dos Leitões, na Guia – Pombal, um almoço-convívio do recrutamento de **Março de 1963** a fim de comemorar o seu **38º aniversário**. As inscrições deverão ser dirigidas a:

- CFR SEB António do Rosário Rodrigues
Rua Cesário Verde, nº 1 – Vale de Milhaços
2855-423 Corroios
- CFR SEB Rodrigues
TM: 965758536 ou Telef: 212541205
- CFR SE Carvalho – Repartição de Oficiais
Telefs: 213945419 – Ext. 6319 ou pelo 212245048
- 1TEN OT Pegacho
TM: 934254392 ou Telf: 212961153
- SMOR SE António
Telef: 212250238

Para efeitos de transportes:

- SAJ U REF Santos
TM: 962442474 ou Telef: 212593099

● Realiza-se no próximo dia **26 de Maio**, em Mozelos – S.^{ta} Maria da Feira, um almoço de confraternização dos **"Filhos da Escola" de 1952** a fim de comemorar o seu **49º aniversário**.

Para mais informações os interessados deverão contactar:

- José Vieira Reis
Rua da Fonte, nº 90
4535 Paços de Brandão

CLUBE ESCOLAMIZADE PLANO DE ACTIVIDADES 2001

● A Direcção do Clube Escolamizade aprovou o Plano de Actividades para o corrente ano que se apresenta seguidamente:

- 25 MAR. Assembleia Geral;
- 28 ABR. 15º Almoço Convívio;
- 20 MAI. Comemorações "Dia da Marinha";
- 23 JUN. Mastro/Baile S. João;
- 16 SET. Passeio Fluvial (Douro/Guadiana);
- 05 OUT. Noite de Fados;
- 10 a 18 NOV. Comemorações 10º Aniversário.

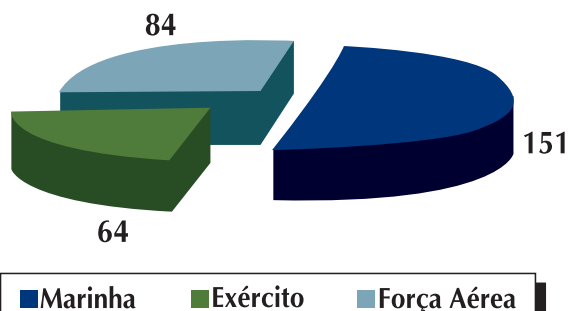
Acabado de chegar à Revista da Armada o Anuário Estatístico da Defesa Nacional de 1999, achou-se de interesse publicar os quadros referentes ao capítulo sobre o Desporto Militar. Numa rápida análise ressalta a realização pela Marinha de 29 Campeonatos e Torneios no âmbito interno em diversas modalidades, organizadas pelo CEFA e Comando do Corpo de Fuzileiros, que envolveram 4.379 atletas, tendo em igual período o Exército realizado 10 provas com 841 participantes e a Força Aérea 12 provas que envolveram 769 elementos. A média de atletas por prova ao nível interno foi de 151 atletas para a Marinha, 84 para a Força Aérea e 64 para o Exército.

Ao nível dos Campeonatos das Forças Armadas, a Marinha entrou com 210 atletas, o Exército com 205 e a Força Aérea com 184, o que correspondeu a uma percentagem de participação global de 35% para a Marinha, 34% para o Exército e 31% para a Força Aérea.

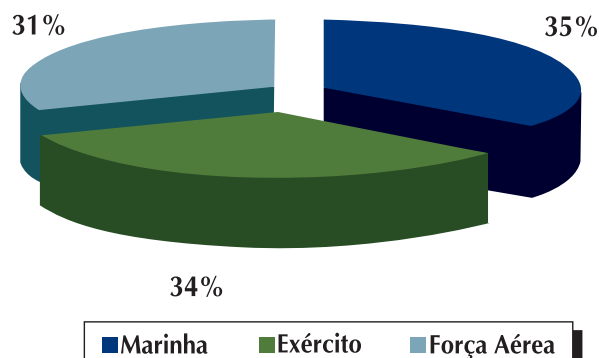
PESSOAL MILITAR QUE PARTICIPOU EM CAMPEONATOS NACIONAIS DAS FORÇAS ARMADAS

Ramo das FA's	Marinha	Exército	Força Aérea	TOTAL
Atletismo	20	17	17	54
Basquetebol	24	-	24	48
Corta-Mato	40	50	42	132
Futebol 5	24	24	32	80
Natação	23	27	9	59
Orientação	18	19	12	49
Tiro	10	18	5	33
Triatlo/Duatlo	15	12	6	33
Voleibol	36	38	37	111
TOTAL	210	205	184	599

Média de Atletas de cada Ramo por Prova

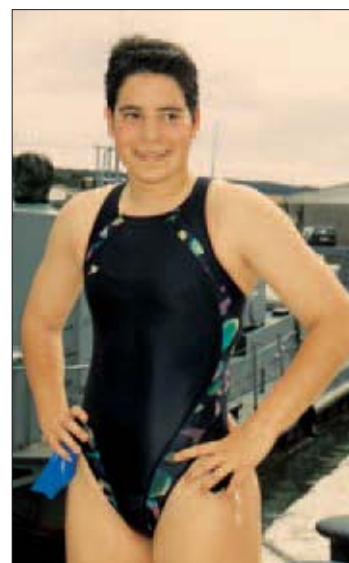


Participação em Campeonatos Nacionais



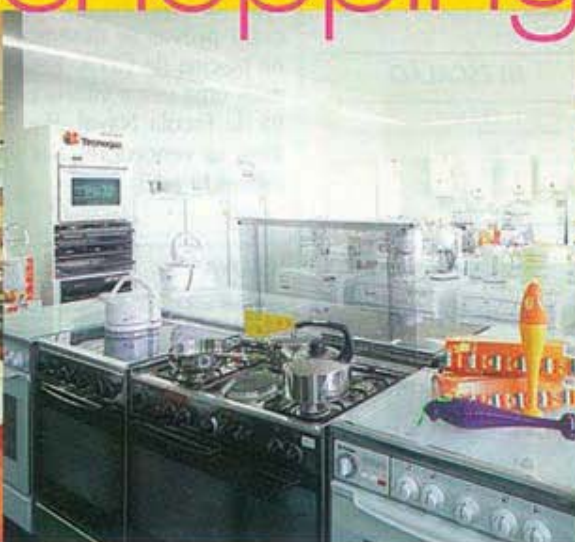
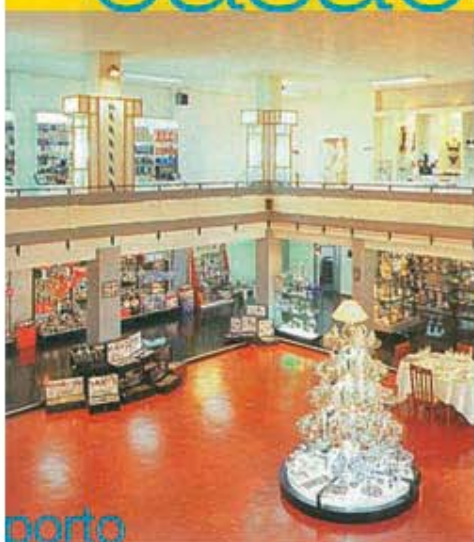
COMPETIÇÕES MILITARES POR RAMO DAS FORÇAS ARMADAS

Ramo das FA's	Marinha		Exército		Força Aérea		TOTAL	
	Provas	Atletas	Provas	Atletas	Provas	Atletas	Provas	Atletas
Andebol	2	298	-	-	-	-	2	298
Atletismo (de pista)	2	167	1	44	-	-	3	211
Atletismo (provas de estrada)	2	144	-	-	-	-	2	144
Basquetebol	2	478	-	-	1	30	3	508
Corta-Mato	2	172	1	196	1	97	4	465
Duatlo	1	23	-	-	-	-	1	23
Equitação	-	-	-	-	-	-	-	-
Esgrima	-	-	-	-	-	-	-	-
Futebol 11	2	404	-	-	-	-	2	404
Futebol 5	2	1.996	1	117	3	384	6	2.497
Judo	2	33	-	-	1	12	3	45
Meia-Maratona	-	-	-	-	1	61	1	61
Natação	4	153	1	101	1	16	6	270
Orientação	2	67	1	124	-	-	3	191
Paraquedismo Desportivo	-	-	-	-	-	-	-	-
Pentatlo Militar	-	-	1	39	-	-	1	39
Prova D. Nuno Álvares	-	-	-	-	-	-	-	-
Ténis	-	-	-	-	1	38	1	38
Ténis de Mesa	-	-	-	-	1	44	1	44
Tiro de Espingarda	-	-	1	41	-	-	1	41
Tiro de Pistola	2	65	1	40	-	-	3	105
Tiro aos Pratos	-	-	-	-	1	27	1	27
Triatlo	1	15	1	17	-	-	2	32
Vela	1	12	-	-	-	-	1	12
Voleibol	1	382	1	122	1	60	4	564
TOTAL	29	4.379	10	841	12	769	51	5.989



A cadete Sofia Miranda, vencedora em diversos estilos no Campeonato de Natação das Forças Armadas em 1999, tendo integrado no mesmo ano a delegação ao CISM (Conselho Internacional do Desporto Militar), que se realizou em Zagreb, onde registou excelente participação.

casãoshopping



Novo Sistema de Crédito

24 meses sem juros

Acordos: Exército, PSP, GNR e F. Aérea (Marinha em estudo)

Porto

Rua da Boavista, n.º 218 - 4050-102 Porto
t: 22 200 45 04 f: 22 200 39 43

Reabre com novos
espaços e novos
horários

2ª a sábado das 10h às 22h
domingo das 10h às 19h

Lisboa

Campo de Santa Clara - 1147-651 Lisboa
t: 21 884 55 06 f: 21 887 61 04

2ª a sábado das 10h às 19h

O Poeta

Todos tivemos porventura períodos difíceis, em que a vida parece um mar revolto, tempestuoso... Para alguns, o panorama fica demasiado negro, a solidão demasiado pesada e, numa noite escura, decidem deixar de viver... Aqueles que resistem, enriquecem, ficam mais fortes e melhores pessoas.

Também eu sei o que é estar só. Num tempo que nunca está longe – porque o tempo de cada um, saberá o leitor, não se mede em anos ou meses, mas em emoções, e algumas emoções nunca nos

deixam – percorri, noites a fio, certas ruas de Lisboa, habitadas por outras almas penadas, que, como eu, fugiam de fantasmas ferozes que molestam a alma. Nessa altura, partilhei cervejas e conversas, com cidadãos que habitam em becos escuros e de má reputação, pobres e sem nome, mas ricos em histórias.

Nessa época, ainda, descobri que *Avec le temps* de Leo Ferré é a canção mais bela do mundo, que uma determinada árvore (na frente do Hospital de São José), tem alma profunda e que há um momento do dia (uns segundos antes do sol nascer),

simples e livre, onde se encontra paz. Por esse tempo, enfim, descobri que a poesia fala de factos reais e objectivos, só que os poetas são homens tristes...

Conheci já muitos poetas, em muitos terrenos da vida, de todas as idades e profissões. Na Marinha também há muitos – penso mesmo que a palavra *saudade* deve ter sido inventada por um marinheiro. De todos, recordo aqui um artífice, que em tempos conheci numa fragata moderna. Era um homem de meia idade, adaptado, mas solitário. Muito magro, usava um bigode fino e retorcido, sobre uma face exageradamente branca, contrastando com um cabelo baço e negro, quase sem vida. Lembrava um intelectual tísico, do princípio do século XX, daqueles que se passeavam em sanatórios, imaculadamente limpos, em montanhas secas e frias, sempre de uma beleza extraordinária. Com estes tristes homens do passado, partilhava – como mais tarde pude constatar – algum desencanto, por uma vida marcada por um padecer lento e insidioso.

Coordenava um jornal de bordo, que me interessou pela novidade. Era muito participado pela guarnição, sobretudo pelos mais jovens. Havia artigos, sérios, sobre muitos assuntos: cinema, música, automóveis, motos e, pasmo dos pasmos, havia uma página com poesia. Ainda que o jornal fosse alvo do ostracismo e da crítica de muitos, era uma publicação interessante, muito mais rica que os habituais jornais de bordo e pela conjugação de vontades que reunia, uma grande manifestação de harmonia. Sob todos os aspectos, tal publicação constituía uma oposição forte à *cultura pimba*, que hoje controla o nosso meio – principalmente audiovisual. Provava, também, que um grupo de pessoas simples pode marcar a diferença. Era, se o leitor quiser acreditar, pelo conteúdo artístico, um desassombrado acto de coragem a bordo de um navio.

O nosso poeta tinha sido o principal impulsionador e escritor da maioria das poesias. Encorajava, frequentemente, colaborações de



outros e fazia do jornal, apesar das limitações logísticas de bordo, uma publicação consistente.

Mantinha-se, no entanto, um homem só. Quem o procurava, percorria os corredores laterais, ao pôr do sol, e lá estaria ele, sozinho, olhando o horizonte distante, ou, em dias ventosos, de olhos fechados, silencioso, apreciando o frio gratuito, que lhe lavava a alma e o fazia sorrir, suavemente...

Como todos os poetas, tinha uma história pessoal cheia de escolhos. Tinha sido órfão. Um tio, com demasiado gosto pelo vinho, foi a sua família. Veio cedo para a Marinha, porque gostava da distância proporcionada pela ilha, que é cada navio, no mar imenso...

Havia uma namorada, mas também essa lhe causava dor, pois levava uma vida inconstante de emprego em emprego, fumava em demasia e não dava a segurança e o amor devidos à filha de ambos – a grande paixão do nosso poeta. E escrevia, porque escrever libertava, porque escrever era belo e aliviava a crueza da vida...

Foram muitas as horas que passámos a falar dos escritos dele, que eu apreciava e sobre temas esotéricos, pouco habituais a bordo de um navio, das quais guardo gratas recordações.

O nosso militar era, tenho a certeza, um exemplo de coragem e de criatividade

benéfica, que, além do mais, congregando outros com ele, contribuía para o bem estar de muitos. Com ele, muitos aprenderam que criar eleva o espírito, principalmente de quem cria.

Penso, hoje, depois de tanto sofrimento humano testemunhado, que através da arte (qualquer arte), se pode atingir um estado de graça capaz de matar até a morte, que vai no coração de cada um de nós e com a qual todos temos encontro marcado.

Ora, desengane-se o leitor, a arte não está nas mãos de alguns intelectuais, nem nas verdades plastificadas, embebidas em histórias cor de rosa, vendidas como objectivos desejáveis, que hoje tantos nos querem vender. A arte, a genuína arte, está na alma anónima de cada um. Todos a têm, porque a dor é universal, logo a criatividade também o deve ser... Infelizmente, alguns preferem esconder as suas lágrimas nos *néons* que nos ofuscam a vida, abafando o seu Eu e o de outros. Tornam-se assim maus e pobres, muitas vezes prejudicando outros no processo, porque a pior pobreza é a do espírito...

E é por tudo isto, meus caros amigos, que a pobreza de coração, não é prisioneira de dinheiro ou condição social, não é exclusiva dos famosos e dos distintos, nem se associa a raça ou religião. É por isso, ainda, que num *sem abrigo* da Almirante Reis, se pode encontrar maior

limpeza, que num qualquer escritório de executivos. – Porque a verdadeira higiene é a das intenções...

O nosso poeta artífice ousou ser diferente e, de alguma forma, libertou-se. A ele e a todos os artistas, dispersos, que por aí desafiam a vida, as minhas saudações.

Da vida, aceite o caro leitor, ficará apenas aquilo em que verdadeiramente acreditamos e pelo qual nos sacrificamos com paixão, porque o Homem é frágil e o tempo é passageiro. Só as construções do coração vão perdurar... para sempre.

Deixo-vos com uma das pequenas e simples poesias, do nosso marinheiro artista.

À coragem

Não se prende o coração.

Não se mata a vontade.

Não floresce o medo.

*Só fica o temor do momento
em que, humilhado, aceito
tal sofrimento.*

Que vivam os poetas!!



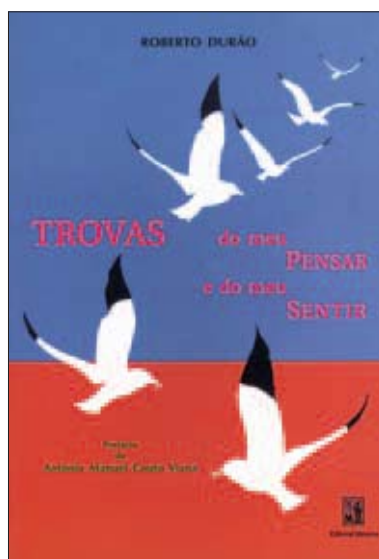
Doc.

BIBLIOGRAFIA

TROVAS do meu pensar e do meu sentir

Só o nome de “Trovas” desvia para escala de valia menos presunçosa a poesia que se nos apresenta. Vêm-nos à ideia as linhas da Literatura que falavam de trovadores aí pelos primeiros séculos da nossa História. Mas tal ideia logo se desvanece perante um conteúdo que já não pergunta “sabedes novas de meu amor, ai Deus i u é” e vai antes para o entrelaçar de palavras e de ideias com desfecho inesperado e fundo realmente poético. E o interesse, longe de se quedar pelo romantismo de antanho, cresce a par e passo que nos embrenhamos pelas páginas adiante. Com que suavidade e gosto se avança pelas páginas fora! É um livro leve e delicioso este do coronel Roberto Ferreira Durão – 140 páginas que se passam com a avidez de ler mais, tal é o gosto que desperta a sua leitura. O nome de Roberto Durão não é propriamente o de um qualquer desconhecido que se abalança arrojadamente a apresentar um livro. Ele já vinha escrevendo em revistas e jornais, militares e não só; já vinha criando um nome. Livros, ainda não.

Professor largos anos no Colégio Militar, cavaleiro, comando, combatente, a sua mão direita deixada em África. E se, por vezes, nos faz lembrar o Aleixo, com suas quadras vivas e surpreendentemente perspicazes, e embora ele próprio responda a propósito



desta similitude “Cada qual é como é / mas a poesia é só uma”, para nós, Roberto Durão vai sem dúvida mais longe, possui outros alicerces, avança em poesia mais rasgada, mais livre, mais solta, e, sem enjeitar a rima e a métrica, também manda passear a sonoridade dessa música e rasga em frente, descontraído e importante por caminhos muito mais soltos. É talvez, mesmo, a sua melhor poesia, cheia de lirismo, cheia de vigor, de valor poético, enfim.

Uma nota de agrado igualmente para o prefácio de António Manuel Couto Viana, muito bem elaborado e desenvolvido, da mesma forma que para a capa, originalidade e adequação, que completa bem o conteúdo, obra de Pedro Dória.

Como camarada agradavelmente surpreendido com a aparição destas belas páginas – como livro é uma estreia – deixamos aqui

com o maior gosto a notícia do seu aparecimento, uns versos que vale a pena ter ao lado, e não dizemos que vale a pena ler, pois não é pena, é prazer. (Até eu agora fiz esta rima). A Revista da Armada agradece o exemplar oferecido.



*Sousa Machado
CMG*

ELECTRONIC WARFARE

A i r • L a n d • S e a



TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, SA

Rua General Ferreira Martins, nº 6 - 2B - 1495-137 Algés * Tel: 21 4123590 Fax: 21 4123600

E-Mail: telerus@mail.telepac.pt

JOQUEMOS O BRIDGE

(Problema Nº 30)

Tente primeiro resolver a 2 mãos tapando E-W

Norte (N):			
♠	♥	♦	♣
8	R	A	D
7	D	4	
6	10	3	
5	6		
4			

Oeste (W):			
♠	♥	♦	♣
V	V	R	R
		V	V
		10	10
		9	9
		8	8
		7	

Este (E):			
♠	♥	♦	♣
R	9	7	6
10	8	6	5
9	7	5	4
3			

Sul (S):			
♠	♥	♦	♣
A	A	D	A
D	5	2	3
2	4		2
	3		
	2		

Ninguém vulnerável segue-se o seguinte leilão:

Sul	Oeste	Norte	Este
1♥	2ST(a)	4♣(b)	-
4♣(c)	-	5♦(d)	-
6♥		todos passam	

- (a) marcação convencional que mostra um bicolor ♦ - ♣
 (b) bom apoio em ♥ e singleton a ♣ (splinter), senão marcava só 3 ♣
 (c) talvez um pouco forçado mostra controle de 1ª (A ou chicana) a ♠
 (d) mostra o seu controle de 1ª a ♦

Como deve S jogar para cumprir o contrato de 6♥ com saída a ♠V?

(Solução neste número)

SOLUÇÕES

PROBLEMA Nº 30

O leilão ajuda e a saída pode indicar 2 ou 1 carta; apurar o naipe sem que a mão vá para E é indispensável, para evitar o ataque a ♦ e poder baldar o ♦ perdente, pelo que a solução e linha de segurança está em deixar fazer a vaza. W jogará ♣R ou ♥V, pois não poderá arriscar ♦, mas vamos admitir ♥V e o carteio desenvolve-se como segue: morto faz ♥R e joga ♣A e ♣ que corta no morto; joga ♥D e a seguir ♠ para a D, faz o A e joga o último ♣ para cortar com o último trunfo do morto; joga outra ♠ para cortar e agora tira o trunfo que ainda está de fora e no ♦A vai ao morto para baldar na ♠ apurada o ♦ perdente. Repare que, se cair na tentativa de fazer ♠D na primeira vaza, já não conseguiria evitar o cabide, a menos que W tivesse 2 ♠, por isso jogue sempre pelo seguro.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

(Problema Nº 318)

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

HORIZONTAIS: 1 – Medula (ant); língua de terra que liga duas partes de um continente e separa dois mares. 2 – Culto das serpentes. 3 – Dois romanos; que é do ar; duzentos romanos. 4 – Rio de Portugal (inv); conjugação; discurso em público. 5 – Escrava egípcia de Abraão e mãe de Ismael, que foi expulsa com seu filho depois do nascimento de Isaac; montanha da Grécia (Macedónia). 6 – Espécie de albufeiras; grande lago salgado da Ásia. 7 – Pronome indefinido; princípios (fig). 8 – Cuidado; solta mios; dignidade militar entre os turcos. 9 – Moeda chinesa; apelido de compositor italiano; prefixo negativo. 10 – Planta euforbiácea medicinal (pl). 11 – Cidade de Itália; sacrifício do sangue e corpo de Cristo celebrado no altar pelo sacerdote.

VERTICAIS: 1 – Chouriço de sangue; calmaria. 2 – O mesmo que *ofiologia* (pl). 3 – Metade de eiró; acto ou efeito de sair; duas de valsa. 4 – Elogios (fig); rio da Suíça (inv); regra obrigatória ou necessária. 5 – Mais adiante; triturar. 6 – Navegas (fig); estadista inglês (ap). 7 – Insípidos (Bras); liguem. 8 – Senhora em inglês; pequeno arco; três romanos. 9 – Planta liliácea da China; rio do Canadá; reis. 10 – Estudo difuso (pl). 11 – Encapotados; casta de uva branca, produtiva e temporã.

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS Nº 317

HORIZONTAIS:

1 – Osteometria. 2 – Reis; alia. 3 – Apares; si. 4 – Ar; Organsim. 5 – Noel; ata; op. 6 – Adorada. 7 – Ca; ira; olid. 8 – Basta; bau. 9 – Oria; iomr. 10 – Moi; chiba. 11 – Ossianismos.

VERTICAIS:

1 – Organicismo. 2 – Se; ro; os. 3 – Tia; ea; bois. 4 – Espoldrar. 5 – Ar; oasica. 6 – Margarita. 7 – Eleata; Cl. 8 – Tisnado; IHS. 9 – Ra; alboim. 10 – Sio; iambo. 11 – Alimpaduras.

Carmo Pinto
1TEN REF

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● VALM José Manuel Castanho Paes, para o cargo de vogal militar do Supremo Tribunal Militar ● CMG Fernando José Ribeiro de Melo Gomes, Comandante da Força Naval Permanente do Atlântico (STANAVFORLANT) ● CMG Aniceto Garcia Esteves, Comandante da Esquadilha de Navios Patrulhas, em substituição do CMG Duarte José Cruz de Castro Centeno ● CTEN Filipe Alexandre Silvestre Matos Nogueira, Capitão do Porto da Horta e de Santa Cruz das Flores, em substituição do CFR Marcelo Leal Pamplona ● 1TEN Paulo Jorge da Silva Pinho, Comandante do N.R.P. "Delfim", em substituição do CTEN José Paulo Duarte Cantiga ● 1TEN Mário Francisco da Silva Gouveia, Comandante do N.R.P. "Barracuda", em substituição do CTEN Fernando José Massa Madeira Proença Nunes ● 1TEN Pedro Gil Miranda de Castro, Comandante do N.R.P. "Zambeze", em substituição do 1TEN António Pedro Ferreira Moreira ● 1TEN Manuel João Ribeiro Parracha, Comandante do N.R.P. "Geba", em substituição do 1TEN Nuno Filipe Cortes Lopes ● 1TEN Jorge Manuel Martins da Cruz, Comandante do N.R.P. "Cacine", em substituição do 1TEN Fernando Manuel Carrondo Dias.

EXONERAÇÕES

● 1TEN Jorge Manuel Martins da Cruz exonerado do cargo de Comandante do N.R.P. "Cunene".

RESERVA

● CMG António Manuel Varela Marques de Sá ● CMG António Jorge Guerra ● CFR João Coelho Ramos ● 1TEN Francisco José Russo Mantas ● 1TEN António Patrício Jorge.

REFORMA

● CALM João Manuel Teles Pereira Germano ● SMOR José Manuel Correia Gomes de Azevedo Malva ● SCH Albertino Costa Henriques ● SAJ Francisco Andrade Maneta ● SAJ Júlio Augusto Baião ● SAJ Álvaro Beites Coelho ● CAB José Pereira Izidoro ● CAB José Cipriano Morgado.

FALECIMENTOS

● 1TEN OT REF Fernando do Nascimento da Silva Marta ● 1TEN SG REF Luís Ernesto Nunes Rosa ● 1TEN SG REF Belmiro Bandeira Batista ● SMOR CM REF Joaquim António Leal ● SAJ E REF Augusto André ● SAJ CE REF Acácio Martins da Costa ● SAJ A REF Manuel Pereira Soares ● SAJ FZ REF Pompeu Cardoso ● 1SAR E REF Laurentino Ferreira dos Santos ● 1SAR A REF Manuel Duarte Mendes ● CAB A REF Leopoldo Justo ● CAB CM REF Jacinto Lopes de Carvalho ● CAB TFH REF Serafim Carvalho da Mota.

SAIBAM TODOS

ADMISSÃO DE VOLUNTÁRIOS DO SEXO M/F NA CATEGORIA DE OFICIAIS E PRAÇAS

Encontra-se aberto o concurso para admissão de cidadãos dos sexos masculino e feminino voluntários para a prestação de serviço em Regime de Voluntariado na categoria de oficial, na classe de Técnicos Superiores Navais (TSN) e Técnicos Navais (TN) e na categoria de Praças.

ADMISSÃO DE OFICIAIS

O prazo limite de entrega de documentos é até **30 de Março de 2001**.

Os candidatos seleccionados serão incorporados em **5 de Junho de 2001**.

ADMISSÃO DE PRAÇAS

A entrega de documentos deverá ser feita até ao dia **2 de Abril de 2001**.

As inspecções médicas e os exames psicotécnicos terão lugar de **2 a 18 de Maio de 2001** e a incorporação em **18 de Junho de 2001**.

Para mais informações, os interessados poderão contactar para:
Centro de Recrutamento da Armada, Instalações Navais de Alcântara, Praça da Armada, 1350-027 Lisboa; Telf: 21 394 54 69
Número Verde 800 20 46 35 (chamada grátis)
Gabinete de Divulgação e Informação da Marinha, Praça do Comércio, 1100-148 Lisboa Codex; Telf: 21 342 94 39 / 21 342 94 08
Comandos de Zona Marítima; Capitánias e Delegações Marítimas; Câmaras Municipais;
Nas Regiões Autónomas
Comandos de Zona Marítima; Capitánias e Delegações Marítimas; Câmaras Municipais
cra@mail.marinha.pt

PAINEL SOBRE DETECÇÃO REMOTA

No dia **18 de Abril** terá lugar na Escola Naval um Painei subordinado ao tema "Detecção Remota". O Painei, organizado pelo Departamento de Marinha da Escola Naval, tem como objectivo primário a formação extracurricular dos alunos e está aberto à assistência da Comunidade Naval, dado se afigurar de grande interesse pelos assuntos que serão expostos, de acordo com o seguinte programa provisório.

HORÁRIO	TEMA	PALESTRANTE (ENTIDADE)
1000-1030	Introdução à Detecção Remota	CTEN Dionísio Varela (EN)
1030-1130	Sistema de Radar Meteorológico Nacional	Dr. Sérgio Barbosa (Instituto de Meteorologia)
1130-1220	Radar para o VTS	Professor Doutor Alves Moreira (Instituto Superior Técnico)
1400-1500	Radar ISAR para Reconhecimento de Plataformas	Professor Doutor José Bioucas Dias (Instituto Superior Técnico)
1500-1600	Detecção Remota por Satélite em Meteorologia	Dr ^a . Dulce Lajas (Faculdade de Ciências)
1600-1700	Aplicações Acústicas em Oceanografia e Hidrografia	1TEN Artilheiro (Instituto Hidrografia)

Dado o número limitado de lugares disponíveis, as inscrições devem ser efectuadas até **11 de Abril** através do telefone interno 1509 da Escola Naval ou por mensagem.

RECTIFICAÇÃO

Por lapso, no verso da contra-capla da edição nº 339 - Fevereiro de 2001 da Revista da Armada, no Património Cultural da Marinha - 24. O Atlas de Ortelius e o Mais Antigo Mapa de Portugal, no 7º parágrafo, último período, deverá ler-se:
... Satisfeita pelo cartógrafo a pretensão do humanista, a carta é apresentada e oferecida ao Cardeal italiano em 1560 em Roma acabando por entrar no domínio público em 20 de Maio de 1561.

Património Cultural da Marinha

Pecas para Recordar

25. UM LIVRO DE BOLSO DO REI D. CARLOS

O rei D. Carlos, sabemos bem, foi um distinto pintor, cuja vocação se definiu quando tinha tenra idade. Recebeu lições de Tomaz da Anunciação, que foi director das Galerias de Pintura do Palácio Real da Ajuda e, depois, de Miguel Ângelo Lupi. Para aperfeiçoar a técnica de aguarela, seu pai, D. Luís, convida Henrique Casanova.

D. Carlos ascende ao trono em 1889 mas, apesar dos seus afazeres, encontra sempre um tempo livre para desenhar e pintar. Participa em exposições. É consagrado como grande artista.

Sendo de profissão e hierarquia real, como nos diz Ramalho Ortigão, D. Carlos não é um pintor palaciano, intérprete de elegâncias privilegiadas, retratista de duquesas etéreas e de vaporosas princezas. Não é encantado pelos provocantes atractivos de moda, de elegância, de luxo cosmopolita de castelo ou de casino. O que elege são as paisagens do torrão alentejano e das campinas do Ribatejo, dos lugares dos casais, dos montes, das vastas searas, da charneca perfumada. Ramalho fala-nos ainda do mar da costa de Portugal. Neste mar, em frente do terraço da cidadela de Cascais, não navegou durante quinze anos embarcação de alto bordo, de pesca ou de cabotagem, cuja forma e cuja fisionomia, de uma ou outra vez, não fosse reproduzida graficamente e não ficasse inscrita nos registos do artista invisível, que do interior dessa habitação régia, durante algum tempo a envolveu, como a luz benigna dos faróis, na cariciosa estima da arte.

Estas palavras que destacamos da homenagem prestada a D. Carlos, ainda no ano em que este soberano foi assassinado (1), valem por terem sido escritas por quem, durante anos, não poupou o soberano nas suas bem conhecidas Farpas.

Pois bem, o livrinho de bolso que hoje apresentamos, no qual o rei tomou os seus apontamentos para futuras pinturas, contem mais de meia centena de aguarelas e esboços a lápis, em páginas com as dimensões de 158x93 mm. Alguns dos navios representados identificam-se pelos nomes escritos à margem, como acontece com o Bissau, o Afonso XIII, o Loanda, o Emma der Nederlanden, o Baltimore. Um outro, o Goaland, vapor francês, de rodas laterais, além do nome, tem a data de 5 de Fevereiro de 1890. A Vega, também está datada de Novembro de 1890. Assim, ficámos, a saber o período em que este livro foi utilizado. E neste é importante dizer-se, a qualidade das aguarelas é tal que mostra bem que Casanova não foi mais do que mestre de D. Carlos e não, como por vezes se pretende insinuar, quem ajudou e deu os últimos retoques aos seus trabalhos. De facto, o traço e o modo como usa o pincel mostram bem o artista que foi o penúltimo rei de Portugal.

Existe um outro livrinho, de dimensões idênticas, no Museu Soares dos Reis, mas onde D. Carlos apenas deixou desenhos a lápis.

Como é que esta preciosa peça veio parar ao acervo do Museu de Marinha? Sem dúvida que a serendipidade (2) tem muita força no trajecto das obras de arte. Veja-se este caso: No dia 12 de Junho de 1981, inaugurou-se no Museu de Marinha a exposição “O Rio Tejo-Fotografias”, onde se apresentava uma pequena parte desse magnífico espólio que é o arquivo fotográfico deixado por Henrique Seixas. Entre os convidados estava Ivo Cruz. António Cardoso apresentou-me este insigne maestro que, a meio da conversa, nos disse que tinha visto na Livraria Campos Trindade, um livro de aguarelas do rei D. Carlos. Corremos à rua do Alecrim 44 e Tarcísio Trindade, apesar de não ter a obra à venda, atendendo a que ela iria para o sítio certo, estabeleceu o preço simbólico de 45 contos e a aquisição faz-se de seguida. Foi assim que entrou no Museu de Marinha esta bela recordação dum rei que foi artista e marinheiro.

(1) S.M. El-Rei D. Carlos I e a Sua Obra Artística e Científica, Lisboa, 1908.

I parte: “A Obra Artística”, por Ramalho Ortigão,

II Parte “A Obra Científica”, por Albert Girard.

(2) Revista da Armada nº 277 Jun 95.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

25. UM LIVRO DE BOLSO DO REI D. CARLOS



Fotos de Rui Salta, Museu de Marinha



REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 341 • ANO XXX

ABRIL 2001 • MENSAL • 250\$00



A MARINHA NO DOURO

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



Virar de Querena

O processo de inspeccionar ou reparar as obras-vivas dos navios encontrou uma solução (antes da existência de docas e planos inclinados) que se designa por “**virar de querena**”. Essa operação consistia em encostar o navio a uma barça apropriada, disposta de cabrestantes, o que permitia incliná-lo, puxando pelos mastros, até que as obras-vivas ficassem a descoberto. Dizia-se também “dar lados” e quando se punha a quilha a descoberto, então, era “dar lados reais”.

(Texto do livro “O Dique” do CMG Estácio dos Reis)

Na foto de cima, visto de proa, encontra-se o palhabote “Indiana” virado de querena, reparando as obras-vivas junto à quilha em Alcântara, em 1920.

Na foto de baixo, a mesma embarcação, no mesmo local e data, vista de amura.



Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 341 • Ano XXX

Abril 2001

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: 250\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

SUMÁRIO



Um dia na Escola
Naval - "Alma Mater"
da Marinha.

5



Fuzileiros em Timor.

12



O património
herdado pelo
Grupo Nº 2
de Escolas da Armada.

17



A intervenção da Marinha
nas operações no Rio Douro
e no mar territorial.

21



Primeiro mergulho.
Foto cedida
gentilmente pela SIC.

ANUNCIANTES:

Clinica Santa Madalena; INCM - Imprensa Nacional
Casa da Moeda, S.A.; OGFE - Oficinas Gerais de Fardamento
e Equipamento; Telerus - Sistemas de Telecomunicações, S.A.

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
PONTO AO MEIO DIA	4
O "GIL EANNES" ENTRE A GUERRA E A PAZ	8
SAIBAM TODOS	15
A MARINHA DE D. MANUEL (13)	16
CITAN	24
NOTÍCIAS	26
HISTÓRIAS DA BOTICA (7)	30
CONVÍVIOS	31
CONVÍVIOS	33
QUARTO DE FOLGA	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA



Cartografia Marítima Um Imperativo Público

A cartografia marítima é decisiva no progresso de Portugal, porque precede qualquer outro tipo de utilização permanente e rentável dos oceanos. Ontem, como na actualidade, ao determinar os custos e os riscos da utilização do mar, interfere em actividades essenciais ao desenvolvimento; ao condicionar o desempenho dos navios da Armada, afecta a capacidade de realizar as operações necessárias à manutenção da segurança.

Na perspectiva do desenvolvimento, a cartografia marítima, por ter relevância na exploração de recursos, nas obras costeiras e portuárias, na gestão do litoral e na segurança da navegação: contribui para a rentabilidade das actividades piscatórias e mineralíferas; influencia a localização das indústrias que, preocupadas com o competitividade global, procuram acessos fáceis e rápidos aos mercados de importação e exportação; facilita a expansão do turismo associado à navegação de recreio e à indústria dos cruzeiros; e reduz a probabilidade de ocorrência de acidentes que coloquem em perigo os navios, as tripulações, as cargas e, consequentemente, os ecossistemas marinhos.

No campo da segurança, a Armada necessita de estar apta para realizar acções militares de diversos tipos, para além de tarefas de busca e salvamento, de fiscalização das pescas, e de protecção ambiental. Em todas estas acções a informação cartográfica é essencial para: a utilização de rotas mais curtas e seguras; a movimentação dos navios a maiores velocidades; a patrulha de áreas com menos meios; as operações de limpeza de minas; as acções anti-aéreas, anti-superfície e anti-submarinas; e o apoio à movimentação estratégica de meios para teatros de operações diversificados e distantes.

Como o país atingiu um nível razoável de conhecimento do mar, há opiniões que, por um lado, consideram

desnecessário incrementar os esforços de investigação para fins cartográficos; por outro lado, porque as cartas marítimas (náuticas, sedimentológicas, batimétricas, de apoio às pescas, para navegação de recreio, etc.) são vendidas a um preço marginal, quando comparado com os custos da sua produção, consideram essa actividade ruínosa para o Estado, pelo que pode ser progressivamente confiada a entidades privadas com interesses específicos no mar.

Relativamente ao esforço de investigação, importa esclarecer que a tecnologia evolui constantemente, novos perigos são encontrados frequentemente e os requisitos de utilização do mar são cada vez maiores. Por isso, a cartografia marítima obsolece em poucos anos e deixa de servir as necessidades dos seus utilizadores. Nenhum país, nem mesmo os mais ricos e poderosos e com reduzidas costas marítimas, conseguiu ainda concluir ou sequer abrandar o ritmo das investigações hidro-oceanográficas com finalidades cartográficas, apesar do extraordinário aumento de rendimento dos trabalhos de mar e dos estudos de gabinete.

Quanto aos custos importa referir que o valor de uma carta náutica não se pode reflectir no seu preço. Como bem público deve ser acessível aos mais diferentes utilizadores. Este aspecto é significativo porque, quando as actividades cartográficas são privadas, apenas permitem a satisfação de necessidades económicas específicas de curto prazo, e nunca se alcança um mínimo de coordenação entre os promotores de diferentes estudos. Em consequência, a cobertura cartográfica reduz-se drasticamente e os benefícios de acesso a essa informação são anulados.

A experiência verificada em diversos países comprova claramente que a realização da cartografia marítima com meios públicos é a única forma de, ao

menor custo e risco, se obter a informação, disponibilizar os produtos e dispor das capacidades que uma multiplicidade de utilizadores necessita para actuar nas áreas do desenvolvimento e da segurança nacional. Por isso, frequentemente é uma tarefa confiada em grande parte aos serviços hidrográficos das Marinhas de Guerra, entidades com responsabilidades naquelas duas áreas. Todavia, apenas com investimento adequado poderão cumprir as tarefas que lhes competem no capítulo da cartografia marítima.

O actual Director do Instituto Hidrográfico tem reiterado o cometimento a este Instituto do projecto de extensão da Plataforma Continental, à luz do Direito Internacional, como a mais importante tarefa cartográfica nesta transição de século. A sua execução obriga à reconversão e ao reequipamento urgente dos dois navios hidrográficos da classe "D. Carlos I". O investimento necessário, sendo desprezível quando comparado com os custos de manutenção anual das estradas e das ferrovias nacionais, proporcionará benefícios do maior significado para um pequeno país, periférico em termos de transportes terrestres, mas central, por localizado na encruzilhada das principais rotas marítimas mundiais.

Por isso, por mais difícil ou complexa que seja a situação de Portugal, por prementes que sejam outras actividades, não empregar, em tempo, os recursos indispensáveis àquela tarefa, equivale a hipotecar irremediavelmente o futuro. Conduz a deixar a outros a iniciativa e a primazia de escolha. Infelizmente, no passado repetimos este erro demasiadas vezes e encontramos na iminência da sua reincidência, quando se perspectiva a redefinição dos limites de jurisdição marítima dos Estados ribeirinhos. 

António Silva Ribeiro
CFR

Um dia na ... Escola Naval

Ouvidas, em silêncio, as intervenções de cada um dos cadetes a uma questão aberta e previamente conhecida e pousada a caneta que num pequeno bloco as ia anotando, fomos convidados a passar à sobremesa. Doce, como manda a tradição, porque quinta-feira é, na Armada, dia de joanetes (1).

De seguida, duma forma que, confirmando a frontalidade solicitada, estimulava a lealdade, foram objectivamente abordados pelo Comandante da Escola Naval os diferentes problemas levantados. Desde a excessiva carga horária a aspectos funcionais, alguns já do conhecimento do Comando, passando por outros assuntos mais complexos. Nada foi escamoteado, nem as dificuldades, nem, sobretudo, as discordâncias. Patente a vontade de partilhar preocupações e de proporcionar aos alunos as melhores condições para vencerem.

Terminado o almoço, marcado por um estilo caro a quem sabe receber e onde, feitas apresentações iniciais (2), o humor também teve lugar, os quatro cadetes da Escola Naval (3), os três da Escola Superior de Tecnologias Navais (4), um de cada ano dos seus cursos (5), e os dois convidados despediram-se dos seus anfitriões.

No edifício do refeitório, apenas no bar dos oficiais e no dos cadetes permaneceram os poucos que estavam circunstancialmente disponíveis, pois a confortável mas já deserta sala dos cadetes do quarto ano, anunciava o início das aulas da tarde e o retomar de toda a actividade inerente a uma Escola que acolhe 285 estudantes em regime de internato, suavizado, desde o primeiro ano, com uma, depois, duas e três saídas semanais tornando-se livre nos últimos dois anos da licenciatura e ao longo de todo o bacharelato.

Na espaçosa parada (6) onde, antes do almoço e a justificar o dia especial, o Corpo de Alunos, após a revista (7), havia desfilado perante o Comando, começam a surgir, vindos do moderno internato, grupos de cadetes que se encaminham para as aulas, no edifício principal, passando pelo amplo Átrio onde imponentes pinturas evocam quatro momentos altos do nosso passado marítimo.

No rés-do-chão e no primeiro andar a que se acede por uma escadaria alinhada entre a entrada principal e o Mapa Mundi que ostenta



as rotas dos Descobrimentos, eixo de simetria do projecto que tem a indelével marca pessoal do Eng. Duarte Pacheco (8), desenvolvem-se amplos corredores envidraçados, sobre o mar da Palha.

Para eles dão as espaçosas salas de aula dedicadas a notáveis oficiais (9), justificados numa breve resenha biográfica e iconograficamente evocados, no seu interior. Surpreendente, pelo conforto, solidez e óptima conservação, o mobiliário especialmente concebido há setenta anos redondos.

Aí, distribuídos por cinco licenciaturas e oito bacharelatos, aguardam-nos professores altamente qualificados, civis e militares, estes com graus obtidos em reputadas instituições, navais e/ou universitárias, nacionais e/ou estrangeiras, a quem compete a formação científica de base, humanística e técnica, que lhes conferirá as equiparações académicas.

Assim, enquanto, numa sala, uma das maiores turmas (vinte alunos) dum curso de licenciatura era introduzida no rigor da linguagem jurídica que, nas várias vertentes do complexo Direito do Mar os futuros oficiais enfrentarão, num dos anfiteatros dois alunos escutavam um professor, tão envolvidos que não nos atrevemos a perturbá-los.

À iniciação à Navegação, numa aula onde, em cartas náuticas, esquadros e compassos eram já manejados a preceito, procedia-se noutra, recorrendo-se à trigonometria esférica, ao desvendar dos segredos da Astronomia Náutica.

Mas foi na penumbra do novo Simulador de Navegação, que vimos pares de cadetes do 4º ano em tempo real e cenário virtual, num monitor a panorâmica radar e noutro a visão que permite, da ponte alta de um

navio, a identificação das conhecências de terra, "navegarem" de Dover rumo a Calais.

Mas a parte estritamente académica desenrola-se ainda noutros edifícios.

Um deles dispõe de salas e laboratórios consagrados às cadeiras de mecânica, no rés-do-chão, e no primeiro andar, às de electrónica. Por ali passam todos os cursos, mas mais demoradamente os das engenharias.

Aí, numa aula teórica, um problema de duplo isolamento térmico de um tubo conduzindo um fluido a alta temperatura era resolvido por um futuro engenheiro da Marinha de Angola. O equipamento envolvente permitia adivinhar o peso da sua componente prática.



Simulador de navegação.

Noutra sala um grupo de cadetes do bacharelato, aproveitando um tempo livre, avançava os seus trabalhos, recorrendo, naturalmente, ao material informático ali disponibilizado, como, aliás, noutros locais da Escola Naval.

Enquanto o Laboratório de Arquitectura Naval vai entrar em obras de integral remodelação, o de Electrónica, acabara de receber um novo e versátil conjunto de bancadas individuais que permite o estudo de diversos circuitos e mesmo o ensaio de projectos. Sem esgotar os recursos disponíveis, nomeadamente no domínio da electrónica digital,

chamou-nos à atenção o equipamento para “gravar” cartões de circuitos impressos que os alunos constróem e testam.

Próximo, na velha oficina ainda são feitas demonstrações de soldadura e de outros trabalhos de serralharia.

Noutro extremo da Escola observámos, do exterior, um professor civil preparando uma aula. É um dos professores britânicos que ensinam Inglês, fundamental no seio da NATO e afinal em todo o mundo. Com uma dezena de cadetes escutámos um interessante texto e o início de um diálogo em que todos se esforçaram por participar. Ao lado, num pequeno Laboratório de Línguas, com o outro professor, quatro cadetes desbravavam a língua de Shakespeare.

Mas porque as funções de um oficial da Armada têm mais exigências, há, naturalmente, que amarrá-la a uma sólida preparação em termos de liderança, fundada numa inquestionável formação ética, militar e cívica que são, já de longa data, apanágio da cultura militar-naval.

A testemunhar a formação militar dos alunos, fomos, na Escotaria, encontrar três cadetes Fuzileiros, cujo currículo segue de próximo os da Classe de Marinha, envergando ainda os seus camuflados e limpando, com ar comprimido, as suas armas. Um deles



Limpando armas

Claro que também a preparação física não é descurada. Em missões no mar e em terra poderá salvar-lhes a vida.

Por isso, enquanto no Ginásio dois cadetes faziam musculação na antiga sala de Esgrima, ao lado, num ginásio que em breve será instalado num edifício novo, alunos do bacharelato, menos jovens que os da licenciatura, iniciam exercícios de aquecimento mais suaves dos que os exigidos a rapazes e raparigas, num pavilhão anexo onde, horas antes, se reparavam as redes da pista de destreza (?) por onde passa o treino militar.

A cama elástica e os espaços para o karaté, o boxe e a luta ... falam por si.

Enquanto uma cadete, regressava de um corta mato pelas fascinantes «Sete Quintas»

onde a família real, até 1910, ia a lazer, um grupo de cadetes e militares doutras unidades envolvidos no campeonato da Armada, saía para um treino de orientação, na Arrábida.

De resto, a todos os alunos, além da variedade de actividade física e desportiva curricular, é exigida a prática de dois outros desportos, à escolha. A esgrima deixou de ser praticada e o remo, de largas tradições e inequívoca escola de autodisciplina e perseverança, está, de momento, suspenso.

Nas salas dos diversos Departamentos curriculares, professores planeiam actividades, redigem textos, preparam fichas, revêem matérias e porque o exemplo é a melhor escola, enquanto se discutiam sucessos e insucessos, um botão era cosido.

Embora muitas das publicações utilizadas sejam produzidas na Escola e editadas no seu Serviço de Publicações Escolares, nem por isso deixam de ser compulsados, na Biblioteca, os cerca de onze mil títulos e algumas dezenas de publicações periódicas, nacionais e estrangeiras, sempre que a curiosidade aperte ou trabalhos de mais fôlego, o exijam (10).

Numa Escola onde se vivem em cada dia, muito diferentes dias, o intenso ritmo diário é quebrado a meio da tarde por um lanche que demarca o termo do horário escolar e o início do tempo que os estudantes podem livremente usufruir no interior ou, nos dias de saída, no exterior.

Naturalmente a preocupação central nestes fins de tarde e pela noite fora serão as exigentes obrigações escolares. Por isso fomos encontrar cadetes, nas salas de aula e na de Informática, ora disponibilizadas, ou nos seus alojamentos preparando em computadores, se for o caso, trabalhos que têm de apresentar mas, aí, também se vivem momentos de lazer, lendo, ouvindo música ou simplesmente confraternizando à volta de um qualquer petisco trazido, talvez, de casa.

Claro que os campos de jogos, o ginásio, a piscina, a carreira de tiro e a baía do Alfeite são muitas vezes apelos difíceis de resistir.

Ainda porque a carreira naval se exerce prioritariamente no mar e sempre em função dele, quando em terra, importa que desde logo os candidatos se autoavaliem num embarque e que, admitidos, rapidamente se iniciem no contacto com o mar.

As tardes de Sexta-feira são, por isso, dedicadas às actividades náuticas que se desenvolvem a partir do centenário CNOCA (11) onde uma frota de 37 barcos à vela de 8 tipos diferentes os aguarda. Nos fins de semana e a partir do segundo ano, sucedem-se os embarques nas vedetas e nos veleiros da Escola Naval, o «Vega» e o «Polar» e em navios de guerra, progredindo com o currículo a responsabilidade das funções atribuídas.

Mas é na primeira grande viagem que ocorre a bordo da «Sagres», no terceiro ano, que os cadetes descobrem que mais do que eles mesmos, são já a imagem da Escola, da Armada e, muito mais do que isso, do seu próprio país.



Apontando as embarcações

Momentos solenes marcam o dia. À tarde, quando o comandante sai da Escola recebe, como de manhã ao entrar, as discretas honras militares regulamentares e quando ao desmaiar do dia, ao exacto minuto do pôr do sol e por breves mas sempre tocantes segundos, os civis perfilados e em continência os militares, é, aos acordes do clarim, arriada, até ser recebida numa salva, a bandeira nacional. Como às oito horas, ao içar.

Já escuro, na parada, onde num mastro são içadas todos os dias diferentes bandeiras de um país estrangeiro, do código internacional de sinais e um dos distintivos da marinha, começam a surgir os cadetes que não saíram. Envergam os seus uniformes de passeio para, na formatura que antecede o jantar, ouvirem um dos Cadetes de Serviço ler, através do E.T.O. (12), a Ordem de Dia à Escola. Informações e instruções são assim divulgadas e, bom, também os castigos disciplinares, que a farda não faz o ... militar.

À vontade, seguem então para o refeitório onde, depositados os seus bonés no bengaleiro e galgada a dupla escadaria, se dirigem às suas mesas onde, de pé, aguardam que os Cadetes de Serviço ao Oficial de Serviço e às sete Companhias em que se divide o Batalhão Escolar, um ou outro oficial «asilante» (13), o Oficial Adjunto ao Oficial de Serviço e este próprio tomem lugar na mesa que, sobre um estrado, lhes está reservada, para, obtida autorização do Oficial mais antigo, se iniciar a refeição.

Nas mesas, ao jantar, juntam-se cadetes do mesmo Curso mas de diferentes anos. Uma forma de integrar os mais jovens, de proporcionar relacionamentos para toda a vida, de transmitir uma cultura militar-naval que se foi adquirindo ao longo dos anos e se vai passando com a naturalidade com que se passa o testemunho numa estafeta que, em 1782, a Academia Real dos Guarda-Marinhas começou a correr e que as Escolas Navais de Portugal e do Brasil, briosamente continuam.

Sopa, um prato e fruta, pão, água e sumos a acompanhar. Terminado o jantar cada mesa, oito cadetes, levanta-se e, autorizados a retirar-se, dirigem-se ao seu

bar, onde, em torno dos temas mais escaldantes ou dos convivas mais inspirados, se toma café e talvez um espirituoso.

Mas nada impede que na sala de jogos um cadete Angolano siga o desenrolar de uma renhida partida de xadrez que, num silêncio inviolável, dois conterrâneos seus disputam, fazendo juz a magníficas classificações alcançadas por alguns jovens dos PALOP (14), todos, à excepção de S. Tomé e Príncipe, presentes na Naval.

Três cadetes do primeiro ano, aguardando o resultado de um exame antes de partirem para umas breves férias que uns já gozam, enquanto outros ainda fazem aturadas revisões, insistem, na sala de televisão, que o que mais os surpreendeu na Naval foi o clima de entreajuda que encontraram.

Com o quarto ano ausente a sua sala está às escuras. Do outro lado da parada, pelas janelas iluminadas, adivinhamos os que enfrentam testes. Numa sala estuda-se pelos livros, noutra, em computadores, revêem-se as Regras Internacionais para Evitar Abalroamentos no Mar.

Mais adiante uma professora, face às graves carências do Secundário e apesar da rigorosa selecção, dinamizava uma turma em vésperas de exame de matemática. É que a Escola Naval a reprovar, fá-lo sempre com desgosto, mas sem hesitar, pois sabe que os seus ex-alunos estarão, ao longo de toda a sua vida profissional, a ser continua e não só academicamente avaliados, no contexto da Armada, por superiores, pares e subordinados, e também fora dela, em Portugal e no estrangeiro, por militares e civis. E inexoravelmente no decurso do complexo e integral Sistema de Ensino privado do Ramo.

E nessa noite não tocou a «recolher»!

Um dos problemas levantados nos almoços com o Comando foi exactamente o facto desta formatura, que o regime aberto tornou inútil, ir quebrar o ritmo dos que se propunham a uma noite de aturado estudo.

Mas tanto nas camaratas dos «mancebos (15)» como nos confortáveis apartamentos de quatro estudantes, cada um governa o seu tempo, mas respeitando o dos outros. Um treino para os exíguos espaços em que, no mar, coabitarão.

Os apartamentos, confinados em alas masculina e feminina (16), constam de uma pequena área social de acesso à de estudo com, para cada um, um armário sobre a secretária e uma cadeira, e, uma placa, onde as fotos, as recordações e as notas pessoais que entre o passado vivido e o futuro sonhado os ancoram à realidade. Do outro lado dos sanitários fica o dormitório, num desalinho só tolerado, claro, ao fim do dia.

Concluído o quarto ano e recebidas, por ocasião do solene Juramento de Bandeira,



Apartamento - Área de Estudo

as espadas e com elas exemplares dos «Lusiadas», já com o posto de aspirantes a oficial, passam a regime externo, enquanto estagiam em unidades e serviços em terra, conforme as Classes, no primeiro semestre e durante o segundo, no mar, excepto os Fuzileiros.

Regressarão para receberem os seus diplomas na Cerimónia de Abertura do Ano Lectivo a que o Presidente da República e Comandante Chefe das Forças Armadas tem, como a alguns outros importantes actos, presidido.

Entre o toque de silêncio e o de alvorada só o estudo é consentido. O novo dia começa às sete horas. Uma formatura e o pequeno almoço que, nesta manhã, só uns ovos mexidos com fiambre (17) dão algum colorido aos rostos ainda fechados.

No seu gabinete, o Capelão, que assegura a assistência religiosa aos cadetes (18), fala-nos de diversas actividades extra escolares de carácter cultural, como a revista «Tridente (19)» onde os cadetes descobrem o prazer da escrita, e as visitas de estudo, abertas a voluntários (20), que os levam a diversos pontos do país (21) e, recentemente, a Espanha.

Mas também outras actividades levam a presença da Naval ao interior. As descidas dos rios, a participação em actividades estudantis e a imperativa divulgação da Escola que, até altas horas, ocupou dois oficiais, e que representa um esforço enorme, intrigantemente necessária num país arquipélago, com a maior ZEE da Europa e quando o mar foi, em 1998 e na esquina da Europa, declarado a grande aposta para o futuro da humanidade.

Na véspera ensaiara-se no Átrio uma cerimónia. Três oficiais contratados, concluindo um breve Curso de Formação Básica, jurarão Bandeira. Chegam as famílias e os amigos e, feita uma oportuna alocução, procede-se ao acto na presença do Comandante da Escola Naval que em breves palavras recordou o valor dos símbolos, dos rituais, da solenidade e do compromisso e lhes desejou os maiores sucessos.

Deixáramos o Comandante da Escola Naval em reunião do Conselho Administrativo e, quando nos cruzámos com os cadetes que em efusivos magotes regressavam da vela (22), recordámo-nos que outrora lhes era requerido, à entrada, o falível estatuto de nobreza de sangue. Hoje, numa sociedade aberta, dinâmica e exigente, é preciso que sejam, não lhes falte o talento e a vontade de ousar, à saída, em termos pessoais, profissionais e sociais e face aos desafios da ética, da deontologia e da cidadania, os novos aristocratas (23) do século XXI.



Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves
1TEN REF

Notas:

1) Quintas-feiras e domingos, em que se içavam as vergas dos joanetes para inspecção, sendo o rancho dos oficiais melhorado com doce, antigamente arroz-doce, e vinho do Porto.

2) Os cadetes indicaram as suas interessantes motivações e percursos.

3) Dentre eles uma jovem oriunda de praça!

4) A ESTNA, escola Politécnica, criada em 1998, na Escola Naval, destina-se a alunos recrutados no interior da Armada. Este Curso (três anos) de Formação de Oficiais Técnicos – CFOST – dá acesso ao bacharelato.

5) O quinto ano da Escola Naval, feito no exterior, dá acesso à licenciatura.

6) O local onde decorrem os exercícios de Ordem Unida (Infantaria) e as cerimónias militares.

7) Verificação do alinhamento dos uniformes e boa apresentação geral dos militares.

8) Certamente o mais notável ministro das Obras Públicas, depois de Pombal, era, ao arripio do seu tempo, um discreto *play-boy* que nunca fez a saudação ... fascista.

9) Da Armada mas também do Exército.

10) Como os apresentados no recente Colóquio Universitário dedicado a «Álvares Cabral» e integrado nas «Jornadas do Mar Ver RA Nº 338.

11) Clube Náutico de Oficiais e Cadetes da Armada.

12) Equipamento de Transmissão de Ordens.

13) Todo o que por qualquer razão não oficial pernoita na unidade.

14) Os cadetes oriundos dos PALOPS, 22 da Escola Naval e 7 da ESTNA, frequentaram um ano propedêutico na Academia Militar.

15) Naturalmente os cadetes do primeiro ano.

16) Actualmente ocupada por 29 raparigas, uma das quais de Cabo Verde.

17) Entre outras possíveis ementas.

18) Um dos cadetes portugueses é ... Muçulmano.

19) Cujo primeiro número se deveu à terceira Direcção de uma Secção Cultural autónoma, criada por iniciativa de um grupo de cadetes, há quarenta anos. Cervaen Rodrigues, Paiva Boléo e Ortigão Neves, o seu segundo Director.

20) Com particular assiduidade dos cadetes dos PALOP's.

21) Formas de, em contexto, se preencherem as lacunas do ensino do Português e da nossa História. Ver diversas RA.

22) «TGIF» *Thanks God Is Friday!* diriam os estudantes ingleses.

23) Aristocracia, etimologicamente, o governo dos melhores.

O "Gil Eannes"

Entre a Guerra e a Paz

(2ª parte)

Reintegrado, aprontado e guarnecido, passa à Divisão Colonial que largará, em viagem de instrução de guardas-marinhas, para o périplo de África a 25/10/24, depois de ter estendido e salvado ao ministro da Marinha, Pereira da Silva.

Três dias depois chegou ao Funchal seguido do «República», da «Beira» e da «Bengo» e depois da «Ibo». Aí, aguardava-os o carvoeiro «Bellas».

Depois de uma festiva estadia, a 6/11, segue para S. Vicente de Cabo Verde onde reencontra o Navio-escola «Jeanne d'Arc» e se cruza, à saída, com o paquete alemão «Cap Polonio» saudando-os com «A Portuguesa».

De novo juntos e sob vento fagueiro as canhoneiras envergam pano rumo a Bissau, onde fundeiam a 20. Um «concerto pela telefonia sem fios e a matança do boi» quebram a rotina. Depois, em oito horas, demandam Bolama, então a capital da Guiné.



No Funchal: O navio carvoeiro português «Bellas» abastecendo o «Gil Eannes». Vê-se uma canhoneira atracada a receber carvão.

do o «Gil Eannes» o sinal de comandante superior.

A caminho de Cabinda, a 17, o comandante, forçado a entregar o governo do navio, é preso «ao camarote» e 3 tenentes, 12 guardas-marinhas, 11 aspirantes, 2 sargentos e 3 cabos são sujeitos a implacável julgamento em que à ira da acusação se somou, sob o terrível olhar do improvisado juiz, a da carrancuda defesa, acabando todos sentenciados a humilhantes penas que ímpias gargalhadas aprovavam de olhos postos no desastrado corte do cabelo e na engraxadela que, recebi-

Demónios que ficou no outro ... hemisfério.

Não a brisa carregada de húmus da soberba floresta de Maiombe mas, admitimos, a incómoda calema típica do enclave de Cabinda que terá determinado, nessa madrugada de 20, a passagem a Santo António do Zaire, na «embocadura do grande rio que atira as suas águas a mais de 60 milhas de distância da sua foz sem as misturar com as do mar».

Aí, abraçados, a «Ibo» e o «Gil Eannes», em plena faina de carvão, quando deram por si iam já barra fora, à garra, regressando ao fundeadouro passadas ... 12 horas.

Depois de uma subida do portentoso rio, em que o «República» e as três canhoneiras se demoraram de 21 a 23 e de uma festa no «palácio» do Governador do distrito, seguiu o «Gil Eannes» para Luanda onde, no dia de Natal, entrou depois de ter, em rota, determinado o seu raio de giração.

«Pela solenidade do dia, salvou-se ao meio dia e, em terra, houve uma parada, em que participaram os navios ... e inaugurado o [modestíssimo] monumento a Paulo Dias de Novaes, o conquistador de Angola»(3).

Recolhida a máquina da condenada canhoneira «Save», entrado, por entre festas e devido engalamento, o ano de 1925, visitam o Lobito, Benguela, antiga capital do reino de Mombaka(4), Moçâmedes, eterna «terra de raparigas bonitas», Porto Alexandre e Baía dos Tigres onde desembarcam materiais para a construção do farol e água doce para a população e receberam o correio vindo no «vapor do Estado».

Carvão, consequente baldeação e pintura geral encerraram uma passagem por Angola recheada de festas, visitas, caçadas, etc ...

Ao largo do cabo Tormentório com desconfortável balanço fotografou-se a



Em S. Vicente de Cabo Verde: o «Gil Eannes» atestado e pronto a partir

Repete-se a hospitalidade da população nativa e do Governo que oferece um baile sublinhado pelos exercícios dos potentes projectores dos navios (1), que receberam visitas e fizeram outras prestigiantes demonstrações.

A 30, metida água e feito o transbordo de carvão seguiram-se, até S. Tomé, nove enfadonhos dias, alegados pelo «Moçambique» e pelo «Adolph Woermann».

De Santo António do Príncipe, a 14/12, rumam à Baía de Ana Chaves, donde o Governador e convidados, seguem no «República» até à roça «Rio do Ouro», iça-

da a extrema unção e beijado o anel do capelão, antecede o executório mergulho ... final.

É que depois da ingenuidade, castigada com um balde de água, com que, numa troca de binóculos, a Vigia, cheia de júbilo, clama - «A linha está ali!» - são, depois da visita dos ameaçadores Almirantes, mais que as revoltas barbas da alva cabeleira coroadas, as «airosas» ninfas (2) quem nos introduz no fantástico Reino de Neptuno, Senhor dos Mares na presença de quem, temendo, todos os novatos desejam emergir da improvisada tina purificados de um mundo de rubros



O NRP «Gil Eannes» em 1914.

Divisão Naval de Instrução e reparada, a reboque do «República», uma avaria na «Beira», lá se enxergou a imponente Mesa que de «toalha»(5) posta «indica que o Adamastor se vai zangar...». À sua sombra, a 4/02, amarraram.

Retribuída na Base de Simonstown(6) a visita do almirante inglês, largam, após seis dias, para a baía de Hydra, onde se fez a transfega de carvão, seguindo para Durban onde, com 1596 T. de carvão e 68 água doce, atestou.

A 25, passada a Inhaca, fundeava na foz do Maputo, diante de Lourenço Marques, onde, cumprido o protocolo, se seguiram cerimónias, récitas, revistas, festas e bailes... até 9/03.

Vencida uma «monomocaia» que o fez dar balanços de 30º, entraram o Pungué, fundeando, a 15, diante da Beira(7) que concorreu, em hospitalidade, com a capital.

«A visita dos navios foi, como sempre, salutar, tanto para a população europeia que regozijava em ver os navios da nossa Marinha, como para a população indígena que aprecia com justeza toda a manifestação de soberania digna e elegante (8)».

Após as fatigantes fainas de carvão segue para a histórica ilha que, consagrada ao mártir S. Sebastião, emprestou as cinco setas à heráldica da então colónia e onde, a 29, aguarda a Divisão que se atrasara em manobras e numa breve visita à baía de Mocambo.

As festas e recepções sublinham um momento triste; as exéquias pelo recém desaparecido Sacadura Cabral, o companheiro de Gago Coutinho, na terra onde se alicerçara a amizade que dera asas à travessia do Atlântico Sul.

Depois das baías de Condúcia e de Porto Amélia, a do Rovuma para, a 7/04, homenagear os marinheiros mortos na acção aí ocorrida em Maio de 1916.

Em Zanzibar, o Sultão proporcionou uma estadia agradável compreendendo as habituais actividades desportivas, um torneio de ténis.

Um grupo de guarda-marinhas, envolvidos noutros torneios, ao regressar, pelas 05h00, foi «agraciado» com as consequentes ... sanções.

Após uma semana fazem-se ao mar e cruzam, sem sobressaltos, o Equador e dobram o Cabo Guardafui num inesperado mar estanhado que permitiu evocar a presença portuguesa no triângulo Mombaça, Ormuz e Ceilão, assinalada por várias fortalezas e muitos combates navais sem visível rasto.

Muitas vezes destacado da Divisão, nela se integrou, a 24, para prestar «as deradeiras honras ao mestre da «Bengo», falecido em viagem» entrando, com salvas a terra, no porto de Aden.

Metido carvão e frescos, cruzam, em coluna, airosos e seculares pangaios e, antecedendo a formação, meteu pelo mar Vermelho, passou «El-Kantara»(9) e foi amarrar a Port Said donde se organizaram duas excursões; ao Cairo e a Jerusalém. E «uma sessão de cinema em honra das guarnições» asilantes.

Daí, a 14/05, seguem para a Sicília e Bizerta onde a «Marine Nationale» proporcionou, além de algumas festas, uma visita a Tunis.

A 26 zarparam rumo a Argel que atingem em duas singraduras. Aí, o Cônsul de Portugal organiza as festas, retribuídas a bordo do «República».

Argel acolhe-os bem mas já a angústia do desejado regresso os ocupa ...

Após Gibraltar, em crescendo, o farol do Cabo de Santa Maria, depois, embandeirados nos topos, a 11/06, as salvas ao PR que a

emergentes Japão (1895 - sob outra derrota) e Alemanha (1898).

Assim, um justificado sentimento xenófobo originara várias revoltas populares contra a corrupta administração imperial, nomeadamente a da associação secreta dos «lutadores pela legalidade e harmonia»(12) (1899-1901), a par de outras iniciativas, como a de Sun Yat-Sen, que implantará a República.

Neste contexto e enquanto agentes russos «insuflavam» greves por toda a China, estudantes de «Shanghai» hostilizam os estrangeiros e desobedecendo à polícia levam a que Portugal, apesar dos seus modestíssimos interesses, integrasse a «Pátria» na força naval internacional que, a 26/06, defende a Concessão de «Shameen».

Cinco dias depois, o «República» vai juntar-se à lancha-canhoneira «Macau» e algumas vedetas e a 10/07, segue o «Gil Eannes» com material de guerra e 250 militares e em 45 dias, com escalas em Port Said, Colombo e Singapura e em plena monção, surge em Macau sob forte ... tufão.

Na primeira aberta - a alvorada tocou à meia noite - desembarcada a força do Exército, fez-se a Hong-Kong para fabricos - máquinas, caldeiras e pintura geral - e embarque de carvão, entregue a chinas.



O NRP «Gil Eannes» (ex. «Lahneck») no périplo de África.

bordo do «Cinco de Outubro» os vitoriava e finalmente, no «Quadro dos Navios de Guerra (10)» os dois rebocadores com as famílias e os amigos prontos a mitigar as saudades de sete meses e meio numa viagem que então, pela imprensa, fizera vibrar todo o país.

MACAU E TIMOR

Mas a 2/07, em quatro dias, docado, beneficiado e pintado, em Alcântara (11), dum carvoeiro se abastece para largar para a ... China.

Aí, o confucionista «Império do Centro» na ilusão da sua superioridade, vencido na 1ª Guerra do Ópio, vê-se a ceder, em 1842, o acesso marítimo à moralista (!?) Albion, em 1844, aos EUA e França e por terra à Rússia (1851) para, novamente humilhada na 2ª Guerra, consentir (1858) a penetração do Reino Unido que o inunda dos estupefacientes que cultivava na Birmânia e, por novos «Tratados Desiguais», vergava aos

Em Macau, no Cinco de Outubro, desfilam 250 homens da Armada (90 do «Gil Eannes») e 946 do Exército sob o comando do CMG Ivens Ferraz e a 12 zarpa com 31 passageiros, 80 praças europeias e 180 landins (13) (a 46ª Companhia Indígena) e 27 presos chineses para Timor.

De Macassar soltam rumo a Dili onde a sua presença assegurou as comunicações com a ilha de Ataúro e o enclave do Oekussi e uma visita do Governador a Baucau.

A 9/11 «carregou madeira oferecida pelo Governador ao Ministério da Marinha, e mais alguma carga para Lisboa, entre a qual dois tambores de petróleo em bruto, das minas de Timor, para experiências no Arsenal da Marinha... embarcou a 48ª Companhia Indígena que regressava a Moçambique» e o Régulo D. Nuno, sua família e 118 timorenses que, no dia seguinte, desembarcaram no enclave seguindo para Tandjong Priok para uma estadia de três dias.

Atravessado o estreito de Sunda rumam, segundo a ortodromia, a Port Louis (14), onde chegam a 3/12 com mais dois bebés africanos e menos um infausto soldado landim cujo corpo foi, com todo o cerimonial e honras militares, lançado ao mar.

Com três dias de mar, dobra o cabo de Santa Maria, extremo sul de Madagáscar, e rumo à baía do Espírito Santo, fundeando a 12 dias da capital Moçambicana, donde, dias depois, partiria para a «metrópole».

CAPITÃES DE PAZ E ... POUCA-TERRA

«Mas os factos foram outros.» Ocorrendo uma greve de ferroviários, 5 sargentos condutores de máquinas e oito fogueiros tripularam as locomotivas dos comboios para Johannesburgo enquanto 1 sargento artífice torpedeiro e 3 praças torpedeiras mantiveram activa a central eléctrica e 4 marinheiros de manobra, claro como água, manobraram os... guindastes, assegurando os restantes o serviço do importantíssimo porto.

Presos, 15 grevistas embarcaram com destino à ilha de Moçambique donde, entre os balanços e a sensatez do Imediato, acabaram por voltar ao trabalho quando o navio regressou à capital.

Finalmente largou, a 24/04/1926, com 49 soldados e 63 colonos europeus e, açoitado, alcançou, a 30, a cidade do Cabo.

Após docagem e faina do carvão (307 T.) a 7/05, com mar calmo, «grandes rebanhos» de focas anunciavam o Oceano Atlântico (15).

O cabo Frio fez juz ao seu nome mas a cálida baía de Luanda acolheu-os a 13 para uma repousante estadia de 6 dias.

Mais alguns passageiros e em dez dias põem-se no Mindelo, que deixam 3 dias depois, rumo ao Funchal onde permanecem de 6 a 9/06.

Finalmente, com onze meses e um dia de viagem, ei-lo, a 11/06, amarrado à bóia no rescaldo da revolução de 28 de Maio que, com mais prevenções do que tiroteios, os perturbou até meados de Julho, tendo chegado a destacar 12 praças para auxiliar a descarga do paquete «Lourenço Marques», imobilizado por uma derradeira greve.

Com Portugal de rastos e exaustos, os Portugueses entregavam-se a um regime ditatorial que, depois de uma irrefutável ascensão, seguro da apatia geral, se arrastará penosamente sem que os portugueses aprendam as lições da sua história.

A 5/08 junta-se em Sesimbra à Força Naval em exercícios; o «Carvalho Araújo», os contra-torpedeiros «Douro», «Tâmega» e «Vouga», os Torpedeiros «Sado» e «Mondego» e os submersíveis «Golfinho» e «Hidra», a que serviu de navio-mãe, e que, depois de visitada pelo o novo Presidente do Conselho e alguns Ministros, recolheu, na noite de 10, a uma Lisboa ainda politicamente agitada.

A 21/09, aos 12 anos, com novos projectos à vista, o seu último comandante, enquanto

navio militar, desembarcou.

Como as pesadas condições da Société des Oeuvres de Mer limitasse a sinistrados dos nossos 68 bacalhoeiros e 3000 tripulantes o apoio que o «Sainte Jehanne d'Arc» dava aos 260 navios franceses, incluiu-se a missão de assistência na de estudo da pesca que, desde 1922, o «Carvalho Araújo» desenvolvia na Terra Nova.

TERRA NOVA - I

Porém, para se dar, «ignorando elegantemente a atitude» dos franceses, alargado apoio médico-sanitário, social, jurídico, postal e religioso houve que reconverter o «Gil Eannes» ficando também contemplado o abastecimento de água, carvão, óleo e isco, além de apoio oficial.

Em cinco meses, por 2.389 contos, um estaleiro de Roterdão meteu novas caldeiras, remodelou a ponte, instalou um posto médico e uma enfermaria seguindo, a 31/03/1927, para Cardiff (carvão) e Lisboa onde recebeu duas «Hotchkiss» de 47/10, de tiro rápido, e aprontou.

Embarcado o ALM Oliver (?), encarregado dos estudos sobre as pescas, e o desejado correio, rumou, a 16/05, à Horta e daí, com uns rabos de galo a assegurarem ventos rijos de ONO e NO (16), arribaram a Halifax, a 31, onde a Legião Canadiana lhes assegurou uma calorosa recepção ao longo de duas semanas ocupadas em beneficiações.

Desembarcado o piloto junto do Baixo Português embrenhou-se nos frequentes nevoeiros a 16/06 e três dias depois avistou



O «Gil Eannes» como navio de apoio na Terra Nova.

visitaram na companhia do cônsul de Portugal.

A 13/07 iniciou o segundo cruzeiro em que, contornados os primeiros icebergs, assistiu 30 bacalhoeiros, conduzindo ao «Trombetas» nove dos seus dóris, perdidos no nevoeiro e, dias depois, a mais sete navios.

A 23 perdeu um ancorote e foi surpreendido, ao levantar a neblina, por numerosos veleiros «saídos» do pesado silêncio, visitando onze, revisitando outros e ainda mais dois e um francês.

A 3/08 entra em Sydney, Nova Escócia, e apronta em dez dias, indo cruzar veleiros canadianos, antes de iniciar as visitas aos portugueses e a dois franceses.

Com o barómetro a baixar 3 mm/hora até 753 mm e o vento a rondar e a enrijar (força 716) conheceu a sua primeira tempestade naquela latitude, compensada durante uma hora, depois de visitados onze navios lusos, por uma belíssima aurora boreal.

Mais visitas e de novo em S. João a 22 onde, por fora, vem atracar o aviso gaulês «Ville d'Ys» com que se estabelece um cordial convívio.

No fim de Agosto larga e depois de visitar 34 navios fundeou no Grande Banco onde a curiosidade e a necessidade fazem afluir navios nossos ou até simples dóris e o «Sainte

Jeanne» (com correio), antes do tempo subitamente se alterar (Força 8) com muito balanço, loiça partida e o mais... até poder assistir mais cinco navios antes de demandar o porto de St. Pierre a 10/09.

Novos cruzeiros de 14 a 26 e de 6 a 19/10 até que a 26 demanda Halifax donde, a 14/11, solta, a exemplo da frota bacalhoeira, rumo a Lisboa onde passa o virador à bóia do Quadro ao meio dia de 26.



O «Gil Eannes» fornecendo água potável a um navio da pesca de bacalhau nos bancos da Terra Nova.

os primeiros lugres-patachos franceses evitando, numa pastada de nevoeiro, abalroar um vapor e a 20 começaram os contactos com os nossos bacalhoeiros até que, ouvidos dois tiros, foi, no meio do nevoeiro, ao encontro dum veleiro francês que acabou por abalroar sem danos de maior.

A 29 demandou o porto de S. João onde o governador geral da Terra Nova e esposa o

MISSÃO INDESEJADA

Parecia ter encontrado a sua verdadeira vocação mas é-lhe cometida a ingrata tarefa de levar para África um grupo de 45 presos políticos, um dos quais acompanhado da mulher.

Embarcados em Belém a 4/05, seguem com tempo inclemente até às Canárias donde

demandaram a Guiné avistando, a 12, a ponta Caió fundeando no dia seguinte diante de Bolama.

Desembarcados 20 dos «turbulentos» e recebido o correio para S. Tomé e Luanda, logo a 14 suspende e pelos canais, entre as inúmeras ilhas, demanda um adormecido mar alto de que desperta, a 22, na baía de Ana Chaves desembarcando, com o infeliz casal, o resto dos presos.

Passados três dias prossegue com exercícios de «homem ao mar» até Luanda e Lobito e de novo Luanda onde entrou a 27/06 para receber material de guerra e embarcar 40 passageiros, «militares e civis», e demandar S. Vicente a 14/07 para, como sempre, meter carvão e água.

NAVIO ESCOLA

Suportada «a conhecida «brisa»» entre 17 e 23, em mais três dias está em Lisboa onde só se afasta de 11 a 25/09, em viagem de instrução de 12 aspirantes provisórios ao Funchal e Leixões acompanhada de vários exercícios como o de «tiro de carabina contra alvo flutuante».

No Tejo, do início de 1929 até Abril e durante a ausência do cruzador «Vasco da Gama» içou o distintivo de navio-chefe antes de, a 29/06, largar para a 2ª viagem à Terra Nova, via Graciosa onde desembarcou um destacamento do Exército de 131 homens, familiares dos 4 oficiais e bagagens.

TERRA NOVA - II

Saído da Horta atinge, em 7 singraduras, Halifax a 13 e devidamente abastecido contacta, a 21, os primeiros bacalhoeiros e numa ronda de 16 dias, entre mau tempo, calmas e nevoeiro, faz mais de 100 visitas aos nossos lugres (20 duma assentada) e a alguns canadianos e franceses.

De novo em S. João o comandante vai com o cônsul apresentar cumprimentos ao governador do então domínio britânico a quem oferece, na noite de 10/08, um baile a bordo a que concorrem 60 convidados e ainda os oficiais de dois avisos franceses aí surtos.

Novo cruzeiro (9 dias, 58 visitas e a recolha de um pescador português acolhido no navio-hospital francês) antes de regressar a St. Pierre, onde o governador retribuiu os cumprimentos.

O 3º cruzeiro começou a 24 com um exercício de «homem ao mar», salvo em seis minutos, e visitas a 24 navios, um deles francês, tendo a 3/09 e durante dois dias, o leão (força 9) sacudido os navios, portando pelas amarras ou embarcando mar.

Depois 30 lugres portugueses e franceses foram visitados, vários pescadores socorridos, oito doris recolhidos no «Noella» e tentou valer, sem sucesso, ao «Santa Quitéria», quando foi alertado para o «Maria da Conceição», envolto em chamas, e cujo capitão, piloto e 33 pescadores recebeu a bordo com 17 doris e as bagagens salvas, regressando ao «Santa

Quitéria» que se ia afundando enquanto albergavam o capitão, dois pilotos, o contramestre e 45 homens até S. João, onde uma destacada família ofereceria um baile aos oficiais do navio.



O «Gil Eannes» abastecendo de óleo combustível um bacalhoeiro com motor.

O toque a sentido, três descargas, a guarnição em continência e a bandeira a meia adriça assinalaram, logo no início do novo cruzeiro, o funeral no alto mar de um pescador em tratamento a bordo. A tristeza e a saudade foram aliviadas pelas visitas e incidentes; abalroamento, reboque e reparação do «Alcion» e mais carvão e pintura no escalavrado costado.

Após o 6º cruzeiro içou o sinal «retiro para Lisboa» e oferecendo uma última oportunidade de assistência recolheu o de «boa viagem» dos poucos que ainda não tinham terminado a campanha.

Largado da Horta faz, no canal de S. Jorge, o trasbordo dumas praças da «Zaire» e chega ao Tejo a 31/10.

Antes de largar para a sua 3ª campanha do bacalhau, além da guarnição participar no funeral do marechal Gomes da Costa, recebeu o ministro da Marinha e convidados para assistirem a uma regata e fez satisfatórias provas de estabilidade.

A 12/03/1930, por entre sinais de «Boa viagem» dos lugres larga, via Cardiff (carvão), rumo ao bancos onde perfaz oito cruzeiros de assistência reforçando os laços com o nossos homens e os Franceses, no mar, e com os Canadianos, população e autoridades, nos portos. A 16/11, depois de, em Ponta Delgada, suportar um súbito ciclone, passa entre Torres.

Dois novos comandantes (o 1º falecera) envolvem a guarnição em solenes cerimónias de júbilo e de pesar, nesta com o concurso dos navios de guerra surtos no Tejo.

Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves
1 TEN REF

(Continua no próximo número)

Notas:

(1) O último navio a dispor de projector foi a fragata «Pero Escobar». Em 1961, navegando ao mar de Angola, ao encontro do Transporte de Tropas «Vera Cruz», ambos em total «black-out», quando acendemos o potentíssimo projector ouvimos o mais inesquecível «Ah!» pronunciado em uníssono por um cacho de milhares de soldados que mantinham o então 15º (?) maior paquete do mundo visivelmente adornado a BB.

(2) Aceitarão elas, com a sua natural graça, substituir os desajeitados, por via das dúvidas, «voluntários à força»?

(3) Chega, em 1560, acompanhado do embaixador do reino de Angola, ao sul do reino do Congo, e dos solicitados missionários jesuítas, na qualidade de embaixador e comandando uma modesta frota sendo, desprovidos de armas e mantimentos, surpreendidos por um novo N'gola que os prende e mata, poupando Novais e dois padres mantidos em servil e humilhante cativeiro na corte, em Angoleme (?), onde conseguem construir uma igreja. Subitamente liberto, em 1571, é enviado com presentes, entre eles um escravo, para o rei de Portugal de quem consegue a donataria vitalícia de Angola onde regressa em 1574 com 700 homens, dois jesuítas e um conhecimento profundo das gentes e da terra. Em 1576 funda S. Paulo da Assunção de Luanda e depois Calumbo, Macunde e Massangano, onde é sepultado em 1589, já sob a estrangeira dinastia dos Habsburgos, e cujas notáveis ruínas se situam nas proximidades das lendárias minas de Cambambe onde foi construída uma importante barragem hidroeléctrica. Trasladado para Luanda, desconhece-se hoje o paradeiro dos restos mortais do 1º e notável Governador de Angola.

(4) Onde deriva a palavra Benguela.

(5) Manto de nevoeiro.

(6) Na baía de Simão. A Escola Naval da África do Sul situa-se na baía de Saldanha.

(7) Em homenagem a D. Luís Filipe, Príncipe da Beira, é um dos poucos nomes preservados após a independência.

(8) Um curioso solilóquio surpreendido a um africano, depois da visita de dois cruzadores britânicos: «Inglês é amigo, manda dois navios; português é patrão, manda cinco: está certo!»

(9) Ponte em Árabe.

(10) Uma quadrícula de bóias esféricas fundeadas a montante do Cais das Colunas, ao Terreiro do Paço, onde amarram os navios da Marinha de Guerra ou, depois da construção da Base Naval no Alfeite, só alguns e que permitia um contacto visual permanente dos Lisboaetas e forasteiros com a Amada.

(11) Reminiscência árabe duma ponte que nesse vale cruzava um ribeiro.

(12) Que o Ocidente chama dos «Boxers».

(13) Expressão portuguesa para designar os nativos das circunvizinhanças de Lourenço Marques/Maputo. «...são excelentes soldados, de um aprumo e porte notáveis, que, ..., têm prestado altíssimos serviços sob o ponto de vista militar, cumprindo excelentemente missões difíceis com coragem e decisão, além de mostrarem completa fidelidade aos seus deveres patrióticos. ...» Cor Azambuja Martins, 1940. Falam Ronga.

(14) Capital das Ilhas Maurícias (Descoberta pelos Portugueses em 1513, foi ocupada por Holandeses, Franceses e Ingleses) mantendo depois da independência (1968) como língua oficial o Francês. Quando a fragata «D. Francisco de Almeida» a visitou, em Dezembro de 1965, havia mais de 30 anos que nenhum navio português aí tocava.

(15) A temperatura das águas numa e noutra costa do longo cabo da Boa Esperança determinam uma fauna tão diversa que acreditamos ser o fundamento para Bartolomeu Dias, no seu regresso, aí situar a separação dos oceanos.

(16) Na Escala Beaufort ; ****

Crónica de Timor

As três crónicas já publicadas relataram alguns tipos de operações de que foi incumbida a Companhia nº 23 de Fuzileiros, as celebrações natalícias e da passagem do milénio, sendo também destacada a presença da Marinha no Comando do sector atribuído a Portugal.

Após ter terminado a comissão de serviço de seis meses em Timor, período que o signatário considera marcante na sua carreira de oficial de marinha fuzileiro, julga oportuno salientar aspectos ligados à história do território, assinalando as marcas emblemáticas ainda existentes da presença portuguesa.

Os testemunhos relativos à história inicial de Timor, são inexistentes e apenas se pode provar que antes de 1522 já os mercadores portugueses comerciavam na região, depreendendo-se que a data da sua chegada tenha acontecido após a conquista de Malaca em 1511. Está documentado o desembarque, em 1556, do primeiro missionário, o padre dominicano António Taveira, em Solor, Flores e Timor mas apenas em 1701 D. João V criou o cargo de governador de Timor e Solor com a autoridade suprema. Assim, é usual afirmar-se que o território de Timor foi conquistado pela cruz e não pela espada.

A primeira capital foi em Lifau no enclave do Oé-Cussi, local onde ainda se pode encontrar um monumento inaugurado em 1974, o último erigido sob soberania de Portugal, na base do qual uma placa assinala que foi ali que em 1561 chegaram os primeiros portugueses e afirma "Aqui também é Portugal".

Em 1769, devido a dificuldades logísticas e também a aspectos relacionados com a segurança, a capital foi mudada para Díli.



Canhoneira "Pátria".

Várias vicissitudes sofreu o povo timorense cuja personalidade foi primorosamente caracterizada pelo poeta Ruy Cinatti que, profundamente apaixonado por Timor e pelas suas gentes, tomou-se um dos seus melhores conhecedores*.

Formado por vários reinos, Timor viveu numa certa apatia até finais do século XIX, salientando-se então o período de 1894 a 1908 durante o qual o governador, tenente-coronel Celestino da Silva, apelidado "rei de Timor", promoveu um grande desenvolvimento na área agrícola, conseguindo, em 1897, que Timor se separasse administrativamente de Macau e se constituísse num distrito autónomo.

O governador seguinte, 1º tenente da

Armada Filomeno da Câmara, prossegue o melhoramento iniciado pelo seu antecessor e em 1912 e 1913 tem que fazer frente à revolta de Manufai.

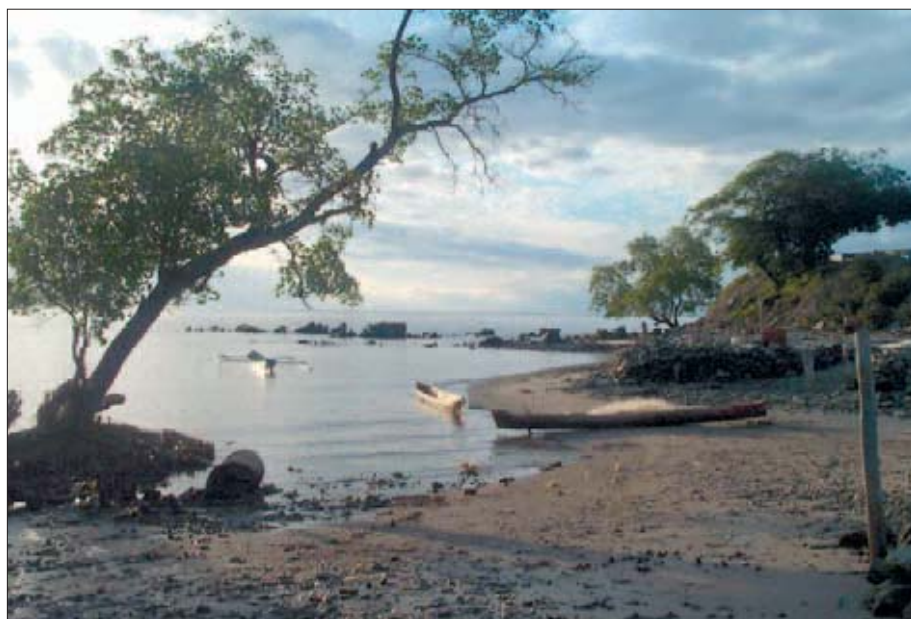
Nesta sublevação, cuja origem está pouco clara, alguns historiadores atribuem-na à influência de deportados europeus, participou a canhoneira "Pátria", sob o comando do então capitão-tenente Gago Coutinho, que teve acção decisiva não só por intermédio da artilharia de bordo como também através de sua força de desembarque comandada pelo 2º tenente Mesquita Guimarães. Assim, os marinheiros da "Pátria" foram os antecessores em Timor das actuais unidades de fuzileiros e também eles vitais para a manutenção da paz no território.

Durante o período da Grande Guerra, 1914-1918, embora Timor vivesse momentos difíceis, devido à simpatia da Holanda pelos impérios centrais, conseguiu chegar ao fim do conflito sem ter sofrido qualquer ataque do exterior.

Interessa agora analisar e comparar os momentos trágicos que viveram os timorenses a partir do início da década de 60 do século XX até à actualidade.

Em 17 de Dezembro de 1941 no desenrolar da II Guerra Mundial, apesar da posição de neutralidade de Portugal, mas invocando a necessidade de defenderem o território contra um possível ataque japonês, desembarcaram em Díli tropas holandesas e australianas após a apresentação de um ultimato ao governador, capitão Ferreira de Carvalho. É a 1ª invasão!

Timor encontrava-se na encruzilhada de conflitos de interesses e ambições territoriais das potências regionais: Austrália; Holanda e Japão. Para além das preocu-



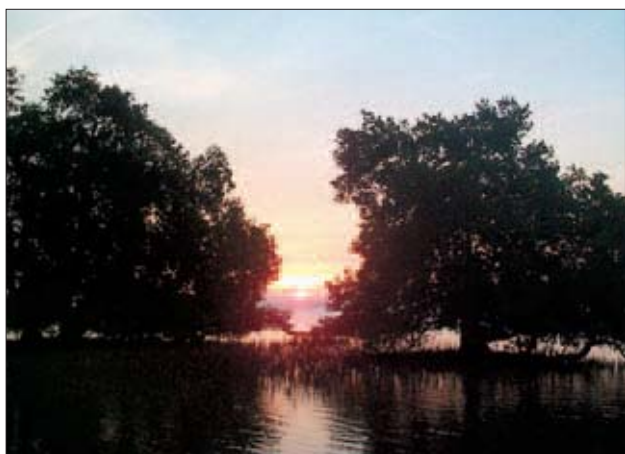
Baía de Tibar.

pações de defesa do seu espaço de influência, os interesses económicos da Austrália estavam materializados no financiamento concedido à Companhia Ultramarina de Petróleos que detinha o exclusivo de pesquisas na zona leste da ilha. A História parece repetir-se, serão os interesses petrolíferos que quatro décadas mais tarde levarão a Austrália a reconhecer a integração de Timor Leste na Indonésia, cite-se o acordo petrolífero relativo ao Timor-Gap.

A Holanda estava preocupada em manter a sua presença nas Índias Orientais, futura Indonésia e os japoneses, por seu turno, desenvolviam a sua expansão na Ásia/Pacífico e em Timor detinham 40% do capital da mais importante empresa, a Sociedade Pátria e Trabalho, cujo objectivo era o incremento da produção do café com vista a tornar o território um importante exportador daquele produto. Com a ocupação



Palácio do Governador - Lahane.



Pôr do Sol em Timor.

aliada a soberania portuguesa foi seriamente abalada, incapaz de evitar o envolvimento de forças estrangeiras na defesa do território e igualmente impos-

sibilitada de as substituir de imediato por um contingente nacional como forma de garantir a neutralidade.

Entretanto apesar da nossa diplomacia desenvolver hábeis negociações junto dos aliados e quando uma força naval portuguesa estava prestes a chegar a Díli, já tinham sido estabelecidas comunicações rádio com a mesma, os japoneses desembarcaram na noite de 19 para

20 de Fevereiro de 1942, na baía de Tibar, a escassos 7 Km a Oeste de Díli. É a 2ª invasão!

Após o desembarque japonês, australianos e holandeses deslocam-se para Timor Ocidental desenvolvendo acções de guerrilha nos distritos junto à fronteira e mais tarde, perante o forte poder nipónico, embarcam para a Austrália. Cerca de 50.000 timorenses foram mortos quando auxiliavam a guerrilha aliada ou apoiavam logisticamente Liquiçá, vila em que estavam confinados, por imposição dos invasores, os portugueses e onde ainda hoje se encontra um monumento alusivo ao facto.

Para homenagear os heróis portugueses e timorenses que resistiram ou morreram no decurso da ocupação japonesa foram erguidos vários memoriais que genericamente ainda hoje se encontram em razoável estado de conservação. De salientar a existência de uma placa à beira da estrada Díli-Aileu que demonstra o reconhecimento dos australianos pelo sacrifício dos timorenses. Infelizmente anos mais tarde esqueceram-se desta dívida!

O governador português ficou então sob prisão domiciliária na sua residência

em Lahane, actualmente muito degradada devido às destruições levadas a cabo pelas milícias pró-indonésias em Setembro de 1999. Apesar de detido, o capitão Ferreira de Carvalho não regatearia esforços para obter compromissos dos invasores a respeitar a soberania portuguesa.

Alguns timorenses das gerações com mais de 50 anos ainda hoje, de viva voz e em bom português, testemunham as provações sofridas durante a II Guerra Mundial, tendo tido o signatário desta crónica o ensejo de comprovar esse facto quando ao fotografar a estátua do Engenheiro Artur do Canto de Resende, na marginal de Díli, dele se acercou um ancião timorense que narrou, ali mesmo, alguns episódios de tenaz resistência levada a cabo por este engenheiro que desempenhou o cargo de administrador de Díli num período muito crítico e morreu sob cativeiro japonês em Fevereiro de 1945.



Monumento aos mártires da ocupação estrangeira - Liquiçá.



Monumento ao Eng.º Artur Resende - Díli.



Monumento em memória dos mártires da ocupação - Aileu.

Até 22 de Setembro de 1945, isto é durante três anos e meio, Timor não teve qualquer contacto com o exterior, os japoneses ocuparam todo o território e a partir dele chegaram a efectuar, por meios aéreos, o bombardeamento de Port Darwin no Norte da Austrália. Uma severa repressão foi exercida junto dos timorenses fiéis a Portugal, destacando-se entre estes a heroicidade dos régulos D. Jeremias e D. Aleixo Corte Real, tendo este comandado uma guerrilha contra o invasor nipónico que posteriormente o assassinou. Na sede do distrito em Ainaro foi levantado a este herói timorense um monumento que ainda se encontra em bom estado de conservação. Por forma a submeter as populações pelo terror os japoneses criaram as chamadas colunas negras, integrando elementos timorenses e javaneses que levaram a cabo verdadeiras chacinas contra militares portugueses e nativos fiéis em todo o território, nomeadamente em Aileu, onde um memorial assinala o local em que foram executados um elevado número de europeus e timorenses. A ocupação japonesa dividiu os portugueses, uns refugiaram-se na Austrália apelidando os que tinham ficado no território junto ao governador de colaboracionistas, enquanto os de Liquiçá consideravam os outros de desertores. Mais tarde quando dos trágicos acontecimentos de 1975 também portugueses houve que defenderam a posição do governador enquanto outros discordaram totalmente. Em Timor parece que a História se repete!

Só no início de Setembro de 1945 é que o governador português teve conhecimento da capitulação do Japão e a rendição final do invasor ocorrerá em 22 de Setembro perante uma missão australiana, tendo na ocasião os chefes timorenses declarado fidelidade ao governador.

Entretanto no território vizinho holandês os nativos que tinham apoiado totalmente os japoneses, já que estes lhes tinham prometido a autonomia caso ganhassem a guerra, iniciavam uma revolta contra a potência colonial que só terminará em 1947 com o reconhecimento da sua independência por parte da Holanda. Enquanto Portugal tinha feito uma colonização em que respeitando os costumes e tradições locais e inculcindo nos naturais a religião, a língua e uma série de valores civilizacionais europeus, no território vizinho a colonização não foi europeia mas sim efectuada pela etnia local mais importante, os javaneses e por isso os holandeses nada deixaram nem os seus próprios mortos, já que os mesmos eram trasladados para a Europa. Assim, o facto da Indonésia ter sido colonizada por Java, além de ser um motivo de permanente instabilidade naquele país também justifi-

ca que, apesar de haver uma identidade rática, o timorense de Leste nada tem a ver culturalmente com o seu vizinho indonésio. Esta dicotomia irá perdurar e será relevante mais tarde.

A soberania portuguesa foi restabelecida por força do estipulado no Acordo de Santa Maria, assinado nos Açores em 17 de Agosto de 1943 como contrapartida por Portugal a partir daquela data ter dado apoio ao arquipélago às forças aliadas.

Apesar de Portugal não ter entrado na II Guerra Mundial tinha conseguido a proeza de, no fim da mesma, manter completa soberania sobre a totalidade dos seus domínios ultramarinos.

Entre 27 e 29 de Setembro de 1945 chega a Díli a força expedicionária portuguesa a bordo do transporte "Angola" escoltado pelos avisos "Bartolomeu Dias" e "Gonçalves Zarco" a que se juntou dias depois o "Afonso de Albuquerque" o qual, como é sabido, mais tarde, em 1961, heróicamente enfrentaria a poderosa esquadra indiana quando da invasão do então Estado Português da Índia. Tinha, como diziam, acontecido em Timor a 3ª invasão!

A ocupação nipónica deixou Timor praticamente destruído, daí que actualmente não são muito abundantes os edifícios de traça tipicamente portuguesa. No entanto, sobretudo nas capitais de distrito, ainda é possível divisar algumas destas infraestruturas as quais são geralmente construções de finais da década de 40 ou princípios da seguinte, do século XX. Estão neste caso sobretudo antigas casas de Administração de Distrito e as pousadas situadas em pontos dominantes, com enquadramentos paisagísticos verdadeiramente impressionantes, das quais merecem destaque as de Tutuala, Baucau, Hato-Bulico e Maubisse em estado de conservação aceitável.

Três décadas decorridas após o fim da II Guerra Mundial o período de paz é inter-



Pousada de Tutuala.

rompido em 1974 após o 25 de Abril. Alguns portugueses inventam então os partidos políticos locais numa terra que desde sempre se tinha regido por um sistema de chefes tradicionais cujo poder era transmitido por hereditariedade.

Em Agosto de 1975 o governo sai de Díli e Timor Leste apenas “de jure” está sob administração portuguesa. Depois do 25 de Novembro a força política timorense dominante, a Fretilin, constata que já não terá apoio por parte de Portugal e declara unilateralmente a independência. Numa época em que a Guerra Fria atingia o seu apogeu e o comunismo progredia na Ásia era inaceitável para o Ocidente Timor tornar-se a “Cuba do Oriente”.

A 7 de Dezembro de 1975 a Indonésia invade brutalmente Timor Leste cometendo as maiores atrocidades sobre o povo que trinta anos antes tinha sofrido duramente o imperialismo japonês. Era a 4ª Invasão! Paradoxalmente o invasor indonésio não apagou as

marcas da presença portuguesa, certamente porque tomou consciência do carinho e quase veneração que as mesmas suscitavam junto do povo timorense.

Os japoneses tinham criado as colunas negras, os portugueses inventado os partidos políticos, os indonésios irão formar as milícias. Tudo serviu para dividir o tão sofrido povo timorense.

Depois de uma terrível ocupação de quase um quarto de século, em 1999, por referendo os timorenses destemidamente e enfrentando todas as pressões votam esmagadoramente pela sua autonomia e independência. A ONU passa a administrar o território. É a 5ª invasão!

É difícil prever o que a actual acção irá originar, para já um facto é claro, após a II Guerra Mundial e depois de três anos e meio de completo isolamento e total subjugação pelo sólido imperialismo nipónico, em cerca de um mês toda a administração do território, apesar dos parcos e depauperados recursos humanos e materiais, estava em pleno funcionamento,

enquanto actualmente com a pesada e cara máquina burocrática da ONU e dispondo de avultados recursos, a estabilidade e o exercício eficaz da administração estão longe de ser alcançado. Depois das colunas negras, dos partidos políticos e das milícias, surge um novo movimento, os “gangs”, que ameaçam semear o caos como recentemente aconteceu em Viqueque e Díli.

Ao longo dos anos os incidentes relatados deram origem a profundas divisões e ressentimentos entre os timorenses, façamos votos que perante a independência que se avizinha surja a reconciliação, a tolerância e a coesão neste sempre tão martirizado povo e por isso mesmo amplo merecedor de alcançar a paz e a felicidade. 

*Ver: *Timor “A lenda, a terra e as suas gentes”* R.A. nº 326/Dez99

Pereira Lourenço
CTEN FZ

SAIBAM TODOS

CELEBRAÇÃO DE ACORDOS

Informa-se que a ADMA celebrou acordos com as seguintes entidades e abrangendo os serviços abaixo indicados:

Santa Casa da Misericórdia de Vila Verde (Hospital)

Rua Dr. Bernardo Brito Ferreira, nº 77 4730 – 716 Vila Verde
Telf. 253310120

*Medicina Física e de Reabilitação/Fisioterapia, Cardiologia, Pediatria, Otorrinolaringologia, Dermatologia, Urologia, Ginecologia, Cirurgia Geral, Cirurgia Vascular, Oftalmologia, Neurocirurgia, Gastroenterologia, Psicologia, Ortopedia, Medicina Interna, Cirurgia Plástica, RX Convencional, Mamografia, Densitometria, Ecografia, Ecocardiograma, Endoscopia, Electrocardiograma, Análises Clínicas e Anatomia Patológica.

Santa Casa da Misericórdia de Castelo Branco

Rua da Graça 6000 Castelo Branco Telf. 272321663
*Medicina Física e de Reabilitação/Fisioterapia

Santa Casa da Misericórdia de Resende

4660-213 Resende Telf. 254877434

*Medicina Física e de Reabilitação/Fisioterapia, Pneumologia, Urologia, Pediatria, Ginecologia, Obstetrícia, Alergologia e Oftalmologia.

Santa Casa da Misericórdia de Riba de Ave (Hospital)

Largo do Hospital

4765-208 Riba de Ave Telf. 252982187

*Alergologia, Cardiologia, Cirurgia Geral, Cirurgia Vascular, Cirurgia Plástica, Dermatologia, Gastroenterologia, Ginecologia, Medicina Interna, Oftalmologia, Otorrinolaringologia, Ortopedia Reumatologia, Urologia, Medicina Física e de Reabilitação/Fisioterapia, RX Convencional, Ecografia, Mamografia, Tomografia Axial Computorizada (TAC), Densitometria, Electrocardiograma, Ecocardiograma, Timpanograma, Audiograma, Endoscopia Digestiva.

Santa Casa da Misericórdia de Ovar

Rua Cândido dos Reis, nº 56 a 58
3880-097 Ovar Telf. 256579800

*Medicina Física e de Reabilitação/Fisioterapia.

Santa Casa da Misericórdia de Vila Nova de Gaia

Rua Salvador Brandão

4400 Vila Nova de Gaia Telf. 227539300

*Medicina Física e de Reabilitação/Fisioterapia.

EXTENSÃO DE ACORDO

Informa-se que a ADMA procedeu à extensão do acordo com a seguinte entidade e abrangendo o serviço abaixo indicado:

João Carlos Alves Costa – Diagnóstico por Imagem. Lda.

Bairro S. João de Brito, Rua A, nº 15
5300-262 Bragança Telf. 273332991

*Tomografia Axial Computorizada (TAC).

SUSPENSÃO DE FILIAL

Informa-se que a ADMA suspendeu temporariamente a pedido da seguinte entidade os serviços abaixo indicados:

MEDI S. MARTA

Rua Mário Sampaio Ribeiro, nº 2 r/c Esqº. – Santa Marta do Pinhal
2855 Corroios Telf. 212546656

*Pediatria

COMPCOMAR 2001

● Com o intuito de incrementar o treino e a eficiência dos operadores, estimulando também o seu interesse pelas comunicações, vai efectuar-se mais uma vez a Competição de Comunicações da Armada 2001 (COMPCOMAR 2001).



CALENDÁRIO

• A inscrição é aberta a todo o pessoal de comunicações habilitado com o CFM até ao posto de 1º Marinheiro (à data da inscrição), de acordo com o seguinte calendário:

Abertura das inscrições – 23Fev01

Fecho das inscrições – 16Mar01

Fase I – 21-23Mar01

Fase II – 7-10Mai01

REGULAMENTO

• O regulamento da Competição consta do PEESCOLDOIS 344(B), o qual se encontra distribuído pelos organismos onde se realizam as provas.

Chegada de Vasco da Gama a Lisboa

Nos últimos números temo-nos referido sistematicamente a um *Relato da Viagem de Vasco da Gama*, cujo autor permanece desconhecido, embora se suponha ser um tal Álvaro Velho, do Barreiro. Trata-se de uma descrição preciosa, pois é feita por uma testemunha directa dos acontecimentos e escrita à medida que eles se foram desenrolando. Contudo, o *Relato* termina abruptamente no dia 25 de Maio 1499, sem um desenlace coerente com o fim de uma história como esta. A última descrição do autor refere que deveriam estar por perto dos “baixos do rio Grande” (Geba), apesar de não avistarem terra e nada mais diz. Mas nós sabemos como, antes de Cabo Verde, a S. Gabriel se afasta da Bérrio (comandada por Nicolau Coelho), vindo esta última sem escala até Lisboa, e como Vasco da Gama entregou o comando do seu navio a João de Sá, fretando uma caravela em Santiago, onde vem com seu irmão, muito doente. Talvez quisesse chegar a Lisboa da forma mais rápida, mas só conseguiu alcançar a ilha Terceira, onde morreu Paulo da Gama. A Bérrio chega a Cascais em 10 de Julho de 1499, Vasco da Gama chega a 29 de Agosto e, alguns dias antes, tinha chegado a S. Gabriel, comandada pelo tal João de Sá.

Digamos pois que a história desta viagem, depois da tortuosa travessia do Índico, da passagem por Melinde e da destruição da S. Rafael, pouco mais tem que contar, e o *Relato* é mesmo muito escasso de informação. A forma abrupta como termina, tem chamado a atenção dos historiadores, e levantou várias hipóteses quanto à sua autoria e às razões porque termina assim. A primeira razão seria a eventual morte do autor, que teria tido o cuidado de encomendar o seu manuscrito para que viesse até Lisboa e fosse divulgado, mas as investigações sobre o provável autor encaminham-se para que seja o tal Álvaro Velho, e essa pessoa – de acordo com um outro texto – ainda estava viva em 1507. Nesse ano, Valentim Fernandes escreve uma descrição da Serra Leoa e do rio Gambia, e afirma que se baseia em informações que lhe deu Álvaro Velho “que esteve oito anos nessa terra”. Se isto se passa em 1507, então em 1499 Álvaro Velho já estava na costa ocidental de África, e como tinha vindo na frota de Vasco da

Gama, isso só seria possível se tivesse aí desembarcado, não vindo até Lisboa. Esta segunda hipótese é muito plausível e parece ser óbvio a partir do que diz Valentim Fernandes, caso este não se tenha enganado



nas datas. Aliás, o *Relato da Viagem de Vasco da Gama* só é conhecido por um manuscrito que existia na biblioteca do Mosteiro de Santa Cruz de Coimbra, que Alexandre Herculano descobriu em 1834 e que levou para a Biblioteca Pública do Porto. Ora esse manuscrito não é o original de quem fez a viagem (fosse ou não fosse Álvaro Velho): foi copiado pelos frades de uma fonte primitiva e isso não nos garante o original também acabasse daquela forma súbita. Alguns autores que estudaram estas mesmas fontes, querendo explicar o eventual desembarque na costa da Guiné de Álvaro Velho, aventaram a hipótese de que fosse um homem condenado, que acompanhou Vasco da Gama, mas que teria de cumprir o resto da sua pena, num degredo africano. É claro que é possível, mas não encontro nada que o fundamente, parecendo-me uma especulação como outra qualquer. O que é certo (e é pena) é que o manuscrito termina

abruptamente e nada nos diz do percurso até Lisboa, da doença de Paulo da Gama e dos acontecimentos que se sucederam após a chegada de Vasco da Gama.

D. Manuel ficou certamente satisfeito com os resultados da viagem e isso é notório na descrição de festas efectuadas em Lisboa, nos tempos que se seguiram à chegada dos navios, mas há outras medidas que nos mostram preocupações específicas do monarca português. Uma delas tem a ver com uma “intuição de si próprio” ou com um sentido messiânico da sua pessoa: alcançara a coroa de Portugal, na sequência de múltiplas vicissitudes e acasos que seriam impensáveis à data em que nascera; recebera do seu antecessor um projecto pronto para a viagem à Índia; e agora colhia esse doce fruto, que resultara também da sua persistência, contra as objecções de alguns dos seus conselheiros. Havia, pois, uma série de coincidências que, seguramente, lhe engrandeciam a alma e o faziam sentir-se em estado de graça, predestinado para grandes feitos. Uma das suas primeiras acções foi alterar a sua própria titulação acrescentando-lhe *senhor da conquista, navegação e comércio, da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia* (fê-lo numa carta que escreveu ao Imperador Maximiliano, em Agosto de 1499), o que não deixa de ser significativo quanto às suas imediatas aspirações e, talvez, às aspirações de alguns dos senhores que lhe eram mais chegados. De imediato quis glorificar Deus (por Quem se considerava especialmente escolhido) com a construção dos Jerónimos, e encetou algumas medidas diplomáticas: escreveu aos reis católicos, expondo-lhes com alguma cautela a missão e a descoberta de Vasco da Gama; e enviou uma carta ao Cardeal Alpedrinha – então a viver em Roma – para que fizesse chegar a notícia junto do Papa. Há pois uma série de medidas concretas que nos podem dar indicações sobre o estado de espírito do rei português, após a chegada da primeira esquadra da Índia, mas os meses que se seguiram a este acontecimento devem ter sido de intensos debates sobre a estratégia naval a adoptar no oriente, como veremos nos próximos números. 

J. Semedo de Matos
CTEN FZ

Herança e Património do Grupo nº 2 de Escolas da Armada

INTRODUÇÃO

Não será, decerto, um erro afirmar que a esmagadora maioria dos militares que prestam serviço na Marinha de Guerra Portuguesa passou, pelo menos uma vez nas suas carreiras, pelo Grupo nº 2 de Escolas da Armada (G2EA). Quantos, porém, conhecerão a história associada ao harmonioso conjunto arquitectónico que, na altura, se lhes apresentou diante dos olhos? Para colmatar, em parte (e dentro das modestas capacidades do autor), essa grande lacuna se escreve o pequeno texto que se segue.

tituído por Brigadas Autónomas. Uma delas, a Brigada de Marinheiros ocupou, então, as instalações que haviam pertencido à ECRA. Em 1934 o Corpo de Marinheiros ressurgiu, reintegrando as Brigadas e instalando-se, pela primeira vez, no aquartelamento do Alfeite, onde antes estivera instalada a Brigada de Marinheiros.

O CORPO DE MARINHEIROS

Criado em 22 de Outubro de 1851, por decreto da Rainha D. Maria II, o Corpo de Marinheiros Militares destinava-se a agrupar

Batalhão Naval, extinto na mesma data. É de referir que já em 1837 aquele Batalhão substituíra o Regimento da Armada que, por sua vez, tinha “rendido” em 1832 a Brigada Real de Marinha que agrupara num só organismo, em 1797, todos os regimentos que guarneciam os navios da Armada Real: os Regimentos da Armada e o Regimento de Artilharia de Marinha.

Ao longo da sua existência, o Corpo passou por várias reorganizações e alterações, destinadas a dar resposta às novas exigências impostas pela evolução das táticas e dos armamentos navais. As mais significativas ocorreram em 1855, 1868, 1875, 1884, 1898 e 1902. Na reforma de 1855 o Corpo adoptou a designação de “Corpo de Marinheiros da Armada Real”, tendo esta sido novamente alterada em 1868 para “Corpo de Marinheiros da Armada”, que se manteve até à sua extinção definitiva em 1961. A designação que perdurou sempre foi, no entanto, a de “Corpo de Marinheiros” ou, simplesmente “o Corpo”, como afectuosamente o designavam os militares que nele serviram.

Nesse período, o Corpo foi extinto por duas vezes: a primeira entre 1918 e 1920, em que foi substituído pelo Corpo de Equipagens da Armada, e a segunda entre 1924 e 1934, em que se subdividiu em quatro Brigadas Autónomas – as Brigadas de Marinheiros (que dava a instrução geral e preparatória), Artilheiros, Mecânicos (que englobava as instruções de Electricidade, Radiotelegrafia, Máquinas, Torpedos e Minas) e Guarda Naval. Esta segunda reorganização, mais duradoura, deveu-se ao facto de se considerar que o Corpo não tinha capacidade para administrar a



Edifício do Comando - fachada principal (Nascente).

O LOCAL

O Grupo nº 2 de Escolas da Armada ocupa instalações cuja construção se iniciou em 1914, destinadas então à Escola de Aplicação de Marinha. Esta escola, no entanto, nunca se chegou a instalar, pois as obras foram suspensas em 1915, depois de se ter dado início à construção do Corpo de Comando. Os terrenos atribuídos pertenciam à antiga Quinta Real, junto à Ponta do Mato e ao Palacete do Antelmo, onde o Rei D. Carlos se alojava sempre que vinha caçar para o Alfeite⁽¹⁾. Nos edifícios em construção (as obras tinham sido retomadas em 1916) viria a instalar-se, em 1918, a Escola Central de Recrutamento da Armada (ECRA), que aí permaneceu até 1924, altura em que foi extinta. Também extinto foi, então, o Corpo de Marinheiros (a que daremos, mais adiante, um maior destaque, dada a sua importância no contexto) e subs-

e a fornecer os sargentos e as praças que iriam guarnecer os navios da Armada. Este organismo, cujo primeiro Comandante foi o Capitão-de-Mar-e-Guerra (mais tarde Vice-Almirante) Francisco de Soares Franco Junior (1810-1885)⁽²⁾, veio a substituir o



Parada do Grupo nº 2 de Escolas da Armada: apesar de terem sido construídos novos edifícios, a parada conserva a traça do projecto de 1914.

instrução das diversas especialidades e que a sua estrutura era demasiado “pesada”, absorvendo demasiado pessoal, de modo a, por vezes, ter dificuldades em guarnecer os navios. Acabou-se, porém, por chegar à conclusão de que a solução das Brigadas também não era a mais adequada, pois os seus comandos ficavam sobrecarregados de tarefas burocráticas e não conseguiam dar a devida atenção à parte da instrução. Outro problema era o de evitar as diferenças de critérios entre Brigadas na avaliação e classificação do pessoal. Com todas as suas limitações, a organização do corpo de Marinheiros acabava por ser “a mais simples, mais económica em pessoal de aquartelamento, mais prática e mais harmónica”⁽³⁾.

É de referir, a título de curiosidade que, na altura, os embarques eram efectuados por companhias ou meias-companhias (os destacamentos, tal como as nomeações, promoções e registos, estavam centralizados no Corpo), devidamente enquadradas por oficiais e sargentos do Corpo, cujo número era proporcional ao das praças destacadas⁽⁴⁾. Mas mesmo após o destacamento, as guarnições regressavam regularmente às instalações do Corpo (uma vez por mês), para instrução de Infantaria e treino de desembarque, numa harmoniosa articulação entre a instrução e a vida operacional. Quão mais fácil devia ser, então, a gestão do pessoal! Talvez esta solução não fosse a mais adequada para satisfazer os padrões de adestramento exigidos num PTA

ou num OST⁽⁵⁾, mas haveria, sem dúvida, logo à partida, um maior espírito de corpo (ou, melhor dizendo, “espírito do Corpo”, se os leitores perdoarem o trocadilho) entre o pessoal embarcado, pois era proveniente da mesma origem e tinha tido a mesma formação de base e o mesmo enquadramento militar.

O Corpo de Marinheiros conheceu vários aquartelamentos ao longo da sua existência, tendo estado instalado na fragata “D. Fernando II e Glória” de 1851 a 1853, na nau “Vasco da Gama” de 1853 a 1857, no quartel de Alcântara, de 1857 a 1924 e no Alfeite de 1934 a 1961. Muitos ainda se lembrarão deste último aquartelamento (a

que os marinheiros chamavam o “cruzador amarelo”) nos seus velhos tempos: “... um conjunto isolado no Alfeite com acesso muito difícil: a norte, só para peões utilizando uma azinhaga íngreme; a sul por peões e viaturas por uma velha estrada de piso irregular e em muito mau estado. Muito mal iluminado, era cercado por um muro de tijolo junto ao qual as sentinelas supersticiosas, à noite, sentiam calafrios quando ouviam regougar as raposas, piar os mochos ou morcegos, no Verão, cruzavam os ares por perto delas...”⁽⁶⁾

Em Outubro de 1951 celebrou-se o primeiro centenário do Corpo, cerimónia que contou com as presenças do Ministro da Marinha e do Governador Civil de Setúbal. Nela se descerraram dois grupos de lápides, que ainda hoje podem ser vistas⁽⁷⁾: as primeiras, no átrio do edifício de comando (substituindo, por estarem mais completas, as que anteriormente lá tinham sido

Corpo de Marinheiros ter já sido criado após os grandes combates navais das guerras napoleónicas e das Lutas Liberais. No período que se seguiria, Portugal empenhava-se quase exclusivamente na defesa do seu império, sendo o conflito mundial de 1914-18 (uma das poucas ocasiões em que se registam combates navais, estando mencionado na lápide o célebre combate entre o caça-minas “Augusto Castilho” e o submarino alemão U-139) o único em que o País se veria externamente envolvido. Ora, tendo a Marinha tido um papel fundamental na expansão nacional, é natural que fosse chamada a assumir as suas responsabilidades em relação aos territórios que ajudara a conquistar e cujas costas e águas interiores tão activamente patrulhava, fornecendo, ainda, grande parte dos funcionários e das autoridades coloniais. Outra razão para que tivesse sido solicitado à Marinha o seu empenhamento terrestre foi o

facto dos seus militares terem, à partida, maior vocação e capacidade de adaptação para o desempenho de acções em climas tropicais.

Mas as comemorações mais não foram do que o “canto de cisne” do Corpo. Em 1961, a conveniência de integrar todas as actividades relativas a pessoal numa única direcção de serviços, levou à Criação da Direcção do Serviço do Pessoal, sendo na mesma altura definitivamente extinto o Corpo de Marinheiros da Armada.

No mesmo ano era criado, pela portaria nº 18509 de 3 de Junho do Ministro da Marinha, o



Edifício do Comando - fachada poente: ao centro são visíveis as lápides onde estão inscritas as acções em que tomou parte o Corpo de Marinheiros.

mandadas colocar pelo Comandante Álvaro Gil Fortée Rebelo, então Segundo Comandante do Corpo), com o nome dos sargentos e das praças do Corpo que tomaram em combate (lembra-se que os oficiais dispõem, na Escola Naval, do seu próprio memorial); as segundas, na parada, com a inscrição das acções em que tomaram parte sargentos e praças do Corpo. É curioso mencionar que a maior parte das efemérides mencionadas ocorreu em terra, quer em acções de pacificação nas colónias quer na defesa de Angola e de Moçambique contra os Alemães e tribos sublevadas durante a Grande Guerra. O facto talvez não cause tanta estranheza se recordarmos o facto do

Grupo nº 2 de Escolas da Armada, em conformidade com o Decreto nº 43711/61 de 24 de Maio, que estabelecia a nova estrutura orgânica dos estabelecimentos de ensino da Armada. À Escola de Limitação de Avarias, que desde 1959 se situava, já, na sua actual localização, juntaram-se, naquele ano, a Escola de Comunicações e a Escola de Artilharia Naval. A Escola de Armas Submarinas e a Escola de Marinharia viriam a instalar-se em 1972, a Escola de Tecnologia de Educação e Treino em 1986 e a Escola de Informações de Combate em 1993.

Embora, em boa verdade, se possa afirmar que toda a Marinha é “herdeira” das

gloriosas tradições do Corpo de Marinheiros da Armada, foi este Grupo de Escolas o verdadeiro “beneficiário” do seu “testamento”, pois herdou não apenas as suas instalações mas também o seu estandarte, com todas as condecorações que os seus feitos ao serviço da Marinha e da Nação lhe haviam merecido: duas comendas da Ordem Militar da Torre e Espada e duas Cruzes de Guerra de 1ª Classe (uma das comendas foi directamente atribuída ao Corpo pelos valiosos serviços prestados durante a Grande Guerra e contra a incursão monárquica no Norte do País em 1919, tendo as 3 restantes condecorações sido “herdadas” do Batalhão Expedicionário ao Sul de Angola em 1914-15, que não apenas levou consigo a bandeira do Corpo como formara as suas fileiras com os militares a ele pertencentes⁽⁸⁾). A estas condecorações viria, em 1995, a ser adicionada a Medalha de Ouro de Serviços Distintos, pela valiosa acção formativa desenvolvida pelo Grupo ao longo de mais de três décadas.

O ÁTRIO DO EDIFÍCIO DO COMANDO

Ao falar das instalações do actual G2EA, seria impensável deixar de mencionar, pelo seu valor histórico e patri-



Átrio do Edifício de Comando - vista geral e escadaria.

monial, assim como pela sua beleza artística e arquitectónica, o soberbo átrio principal do edifício do comando.

Coube ao Comandante Álvaro Gil Fortée Rebelo (já anteriormente mencionado), na qualidade de Segundo Comandante do Corpo de Marinheiros (desempenhou as funções entre 1937 e 1939), a iniciativa de o mandar embelezar, adornando-o, juntamente com a escadaria de acesso ao piso superior, com apetrechos navais, armas e utensílios militares, com especial destaque para o armamento portátil utilizado pelos batalhões expedicionários de Marinha nas suas campanhas africanas. Foi também deste distinto oficial a ideia de mandar colocar no mesmo átrio as primeiras lápides com os nomes dos sargentos e

praças do Corpo mortos em combate, embora, como foi atrás referido, essas lápides tenham sido substituídas por outras mais completas, após um levantamento mais exaustivo, por ocasião das comemorações centenárias.

Tinham sido, entretanto, descobertos, em 1949, num edifício destinado a demolição situado junto á antiga sede do Clube Militar Naval, dois belíssimos painéis de azulejos da autoria de Jorge Colaço (1868-1942, o insigne pintor e azulejista cujos trabalhos decoram a estação de S. Bento, no Porto, o Palace-Hotel do Buçaco

e o palácio de Windsor, em Inglaterra, entre muitos outros locais em Portugal e no Estrangeiro) representando as conquistas de Lisboa aos Mouros, em 1417, e de Ceuta, em 1415⁽⁹⁾. Tratou, então, o Primeiro Comandante do Corpo (por acaso, o autor da descoberta) de adquirir aquelas inestimáveis obras de arte, após infatigáveis diligências para conseguir a verba necessária. A sua transferência e recolocação foram integralmente efectuadas por pessoal pertencente ao Corpo, sob a competente direcção do chefe da oficina de carpintaria, Sargento-Ajudante Loureiro. Integrando-se harmoniosamente no conjunto decorativo concebido pelo Comandante Fortée Rebelo, como se sempre lá tivessem estado, os dois painéis foram solenemente inaugurados,





Painel representando a conquista de Lisboa.

tendo pertencido ao antigo Segundo Comandante a honra de os descerrar.

A decoração do átrio completou-se, após o Centenário, com a aquisição de placas de mármore com três citações cuja integral transcrição se afigura de grande importância, pois poderiam lembrar a muitos decisores políticos e líderes de opinião, caso as lessem e tivessem a humildade de aprender com a História e com o eloquente exemplo dos nossos Ilustres, o fundamental papel desempenhado pela Marinha Portuguesa na afirmação do País:

«...PARA CONSERVAÇÃO E AUMENTO DA MINHA ARMADA REAL, QUE É NÃO SÓ UMA DAS BASES FUNDAMENTAIS DO MEU REAL E SUPREMO PODER, MAS A MAIS INDISPENSÁVEL-MENTE NECESSÁRIA. ASSIM PARA PRESERVAÇÃO DAS COLÓNIAS PORTUGUESAS, COMO PARA PROTEGER A NAVEGAÇÃO MERCANTIL E O COMÉRCIO DOS MEUS REAIS VASSALOS; SENDO CONSTANTEMENTE CERTO, QUE SEM UMA FORÇA MARÍTIMA QUE AS DEFENDA E O SUSTENTE, NEM AS COLÓNIAS SE PODERÃO CONSERVAR, NEM O COMÉRCIO SUBSISTIR.»

(De um Alvará de D. MARIA I, de 3 de Junho de 1793)

*

A ARMADA GLORIOSA DE PORTUGAL NÃO ADMITE RESTRIÇÕES PARA AS ENERGIAS FULGURANTES DO SEU PATRIOTISMO; NEM LIMITES PARA A SUA INDOMÁVEL ACÇÃO COMBATIDA; NEM DÚVIDAS PARA A SUA FÉ INQUEBRANTÁVEL NOS DESTINOS DA NACIONALIDADE.

(a) ANTÓNIO JOSÉ D'ALMEIDA

Companhia do Sul de Angola em 1915

TODAS AS UNIDADES CUMPRIRAM O SEU DEVER POR FORMA A JUSTIFICAR O GRANDE ORGULHO QUE SINTO EM TÊ-LAS COMANDADO: PORÉM, JULGO MERECEDOR DE ESPECIAL MENÇÃO O BATALHÃO DE MARINHA.

ESTA UNIDADE MOSTROU SEMPRE A MAIOR CORRECÇÃO, E NÍTIDA COMPREENSÃO DOS SEUS DEVERES CÍVICOS E MILITARES, TANTO NO PERÍODO QUE ANTECEDEU AS OPERAÇÕES COMO DURANTE AS OPERAÇÕES.

FOI, SEM O MENOR EXAGERO, UMA UNIDADE DE ÉLITE, CUJA TÊMPERA FICA DEFINIDA DIZENDO QUE FOI A MAIS RESISTENTE NAS MARCHAS, A MAIS ESFORÇADA NOS COMBATES E QUE DURANTE OS QUATRO DIAS EM QUE NA MONGUA ESTIVEMOS REDUZIDOS A UM QUARTO DE RAÇÃO, AS SUAS SENTINELAS CHEGARAM A CAIR DE FRAQUEZA NOS RESPECTIVOS POSTOS, SENDO IMEDIATAMENTE RENDIDAS SEM QUE DISSO O COMANDO SUPERIOR TIVESSE CONHECIMENTO, POIS ESSA UNIDADE SABIA QUE ESSE COMANDO NADA PODIA FAZER QUE MODIFICASSE DE PRONTO A SITUAÇÃO.

(Do relatório do GENERAL PEREIRA DE EÇA)

Deste modo se tornou este espaço um pequeno, mas valioso, museu que justifica uma visita de todos os que passarem pelo G2EA, assim tenham hipótese de o fazer.

O FUTURO

O ano 2001 assistirá a um novo virar de página para o G2EA. Com o reordenamento do Parque Escolar veremos as escolas técnicas transformadas em departamentos de formação e concentradas nas antigas instalações do Corpo de Marinheiros, consumando-se, deste modo, a fusão dos dois Grupos actualmente existentes.

A vida mais não é do que um contínuo devir e os novos desafios deverão ser o estímulo que nos leva a progredir, dia após dia, sem saudades daquilo que deixamos para trás. Seja, porém, o esforço dos que nos antecederam uma inspiração para o caminho que temos, ainda, de trilhar. Tudo isso podemos encontrar no Grupo nº 2 de Escolas da Armada: uma gloriosa herança que se torna a mais segura garantia de um futuro radioso.

Notas:

(1) O lugar do Alfeite foi cedido por D. Afonso Henriques aos cruzados ingleses, após a conquista de Lisboa (1147). Em 1834, depois de, por várias vezes, ter mudado de mãos, a Quinta foi reunida aos bens da Coroa, tendo revertido para a posse do Estado após a proclamação da República, em 1910. Note-se que já desde 1891 se pensava na transferência do Arsenal de Marinha para a margem Sul do Tejo, mas só em 1909 uma sub-comissão militar emitiu um parecer segundo o qual só a bacia da Cova da Piedade entre o Alfeite e o pontal de Cacilhas oferecia condições satisfatórias, do ponto de vista estratégico (em relação a uma agressão por via marítima ou terrestre) para a instalação de uma base naval. Os trabalhos de terraplanagem, contudo, apenas se iniciaram em 1929, consumando-se, por fim, a transferência do Arsenal de Marinha para a Margem Sul em Janeiro de 1939.

(2) Este herói das Lutas Liberais, que acabou por ser nomeado Comandante-Geral da Armada, foi ainda ajudante de campo do Rei D. Luís, Par do Reino e deputado em várias legislaturas.

(3) Extraído do discurso do Primeiro Comandante do Corpo de Marinheiros da Armada, CMG Jacinto Flaeschen Pereira de Mendonça, nas comemorações do 100º aniversário do Corpo.

(4) Refere-se, a propósito, outra curiosidade: na remodelação de 1892, chegou a ser dada aos Comandantes dos navios a prerrogativa de recrutar indígenas nas colónias (se as necessidades o justificassem), devendo, porém, na primeira oportunidade, comunicar ao Corpo os elementos necessários ao seu alistamento definitivo.

(5) Para os que não conhecem: respectivamente “Plano de Treino Avançado” e “Operational sea Training”.

(6) 1TEN SG Joaquim José Ferreira, Revista da Armada nº 228, Janeiro de 1991, p. 5 (Cartas ao Director)

(7) Foi também por ocasião deste Centenário que se iniciou a redacção do excelente trabalho colectivo intitulado “O Corpo de Marinheiros da Armada no seu 1º Centenário”, que é mencionado na bibliografia e cuja leitura se recomenda a todos os interessados em saber mais sobre o Corpo e sobre os edifícios do G2EA.

(8) Como, na altura do embarque, o Batalhão não tinha porta-estandarte, foi nomeado, de improviso, o então Segundo-Tenente Oliveira Pinto que, aquando das comemorações do 1º Centenário do Corpo era Almirante Major General da Armada (o equivalente ao actual Almirante CEMA).

(9) E já perguntarão os leitores mais atentos o que fazem as representações de dois feitos da Magala num espaço nobre de uma unidade de Marinha. É erradíssimo seguir tal raciocínio pois ambos os feitos de armas se podem classificar como estando entre as primeiras grandes operações anfíbias da História. Além disso, a conquista de Lisboa aos Mouros assegurou a posse de um dos principais (se não mesmo o principal) portos da Península Ibérica, garantindo, desde logo, a vocação marítima de Portugal e a sua abertura ao Mundo. Mais fácil se torna associar a conquista de Ceuta ao início da Gesta Marítima nacional, pois marcou, de facto, o primeiro acto da expansão portuguesa para lá dos limites continentais do País.

Bibliografia

FONSECA, CMG Henrique A., “O Corpo de Marinheiros”, Revista da Armada, nº 44, Maio de 1975, Lisboa, p.p. 4-9

O CORPO DE MARINHEIROS DA ARMADA NO SEU 1º CENTENÁRIO, (vários autores), Comando do Corpo de Marinheiros da Armada, Lisboa, 1956

Moreira Silva
1TEN

A Marinha no Douro

No passado dia 4 de Março, um autocarro transportando 60 pessoas caiu ao Rio Douro devido à queda de um pilar de suporte, arrastando parte do tabuleiro da ponte que liga Castelo de Paiva a Entre-os-Rios.

O autocarro e os três ou quatro carros que seguiam atrás deste, desapareceram em poucos segundos.

A violência do caudal do rio e as condições atmosféricas que se fizeram sentir por altura do acidente, dificultaram as operações de resgate dos corpos.

Têm sido longos e penosos os dias de espera para os familiares das vítimas que aguardam com tristeza os corpos dos seus entes queridos.

Em virtude deste acidente, foram activados através do Serviço Nacional de Protecção Civil diversos serviços de apoio, bem como solicitada a intervenção dos meios da Armada através dos respectivos canais hierárquicos.

A PRESENÇA DA MARINHA

A coordenação das operações de resgate esteve a cargo do CMG Centeno da Costa, Comandante do Departamento Marítimo do Norte e do Comando da Zona Marítima do Norte, que activou, através da Capitania do Porto do Douro todas as Capitâncias da área da sua responsabilidade, entre Aveiro e a foz do Minho. Em colaboração com o Instituto de Socorros a Náufragos, Polícia Marítima e Serviço Nacional de Bombeiros foram desenvolvidas buscas na área costeira, quer por embarcações, quer por postos de vigilância em terra, de modo a localizarem destroços dos veículos e despojos ou corpos das vítimas do acidente.

Para além dos meios em terra e na área do acidente, foram empenhados meios navais e aéreos de forma a cobrir, no mar, a zona de maior probabilidade de detecção de cadáveres. Neste sentido, foram empenhados os N.R.P. "Augusto de Castilho" (em 9 de Março), "João Coutinho" (de 9 a 15 de Março), "Geba" (de 10 a 22 de Março) e "Schultz Xavier" (de 14 a 22 de Março), na condução de buscas de corpos entre as bar-

ras de Aveiro e de Caminha, até uma distância de sete milhas de costa. Durante o arco diurno, na sequência de solicitação de apoio à Força Aérea por parte do Comando Naval, foram ainda empenhados diversos meios aéreos entre 7 e 19 de Março, designadamente helicópteros Puma e Allouette III e aeronaves de asa fixa C-212 e P3P efectuando buscas entre a Figueira da Foz e o Cabo Peñas (Galiza).

INTERVENÇÃO DO INSTITUTO HIDROGRÁFICO

Desde as primeiras horas da manhã do dia seguinte à queda da Ponte Hintze Ribeiro que no Instituto Hidrográfico (IHPT) se iniciaram os preparativos por forma a se garantir a colocação de uma equipa multidisciplinar, e respectivo equipamento, no local da tragédia no mais curto espaço de tempo. É fácil imaginar as dificuldades que foram

pronto para se iniciarem as buscas, mas os troncos de árvores transportados pelo rio representavam um elevado risco para a embarcação numa operação nocturna, o que adiou o início dos trabalhos para o dia seguinte.

A forte corrente que se fazia sentir, a grande quantidade de matéria em suspensão, os detritos transportados, as zonas de mistura de águas e os remoinhos, tornaram praticamente impossível a obtenção de registos com o sonar lateral. Não foi possível, com aquelas condições ambientais, a obtenção de um registo com um mínimo de qualidade que permitisse uma análise dos contactos de sonar, destacando-se um, obtido às 15:20 do dia 6, com cerca de 12 m, de forma indefinida, a 150 metros da ponte.

Entretanto, nesse mesmo dia, seguia por terra outra equipa com um magnetómetro, um correntómetro acústico por efeito Doppler e um veículo submarino de controlo remoto (ROV), este último na esperança que a melhoria das condições permitisse a sua operação.

Foi equacionada a utilização do sistema de sondagem por multifeixe, mas tornava-se inviável a colocação do multifeixe do IHPT, de montagem fixa, na área de operação em tempo útil, pelo que se procedeu ao aluguer de um sistema similar, mas que pudesse ser montado em qualquer embarcação. Deslocou-se de imediato para o local uma equipa do IHPT especializada na operação deste tipo de sistema.

Nos dias subsequentes realizaram-se cerca de cinquenta fiadas de sonar lateral num troço de 2 km, onde normalmente seriam necessárias apenas duas ou três, mas o rio teimava em não permitir a obtenção de um registo minimamente aceitável.

Ao fim da tarde do dia 8 chegou da Dinamarca o sistema de multifeixe, o qual foi montado em tempo

recorde e que se juntou às buscas logo no dia seguinte. A operação do sistema esteve a cargo dos especialistas do IHPT, de um dinamarquês e de um outro, escocês, da Kongsberg-Simrad, com quem o IHPT trabalha habitualmente. Foi ainda utilizado um sonar rotativo de alta frequência, semelhante ao usado no ROV do IHPT, para auxílio às buscas que se estavam a desenvolver.

Realizou-se também um levantamento com o magnetómetro até 5km a jusante da ponte para obtenção de um registo de referência. Da análise dos dados concluiu-se que a anomalia calculada para o autocarro, função da massa de ferro e inversamente



O Director Técnico do I.H., CFR Augusto Ezequiel e o Chefe do Destacamento de Mergulhadores 1TEN Paulo Vicente.

necessárias vencer para reunir elementos envolvidos em outras missões, viaturas e cerca de duas toneladas de equipamento diverso.

Assim que foi dada a ordem por parte do ALM CEMA, deslocou-se de imediato num helicóptero da Força Aérea uma equipa de sonar lateral para Entre-os-Rios. Enquanto esta primeira equipa analisava as condições no cenário de operação e procedia à montagem de equipamentos numa embarcação local, seguia por terra uma segunda equipa encarregue do posicionamento e da sondagem hidrográfica com sistema de feixe simples. Cerca das 18 horas do mesmo dia, todo o equipamento estava operacional e

Foto: J. CTE Caminha Duarte



Planeamento de operações.

proporcional ao cubo da distância, passaria despercebida no valor do campo magnético local, afectado pela geologia, por grandes massas de ferro existentes nos cais de atracação, nos batelões e nos destroços da ponte.

No dia 7, foi decidido colocar uma plataforma de apoio sobre o eco detectado, por forma a proceder à sua identificação. A medição de correntes no local indicava valores superiores a oito nós, o que não possibilitaria à partida efectuar qualquer tentativa de mergulho. Foi decidido realizar um mergulho assim que se reunissem condições mínimas de segurança. Numa primeira tentativa não foi possível ultrapassar os dois metros de profundidade. No dia seguinte, realizou-se nova tentativa após concentração de esforços com as barragens a montante do rio Douro e Tâmega, no sentido de não se efectuarem descargas, contudo as condições meteorológicas não permitiram alongar estes esforços. Apesar da diminuição de caudal as correntes eram superiores a seis nós. A tentativa de mergulho não permitiu ir além dos cinco metros numa profundidade de 12 metros. Só no dia 11 após concentração de esforços com todas as barragens de ambos os rios, incluindo as espanholas, foi possível efectuar cinco mergulhos tendo-se identificado uma embarcação afundada. Após estes mergulhos, foi retirada a plataforma de apoio a fim de prosseguirem as pesquisas no local.

Desde o dia em que foi feita a primeira identificação de um contacto de sonar, as condições meteorológicas melhoraram significativamente, o caudal diminuiu e as partículas e os detritos transportados pelo rio diminuíram também, o que permitiu uma melhoria significativa na qualidade dos registos obtidos.

Proseguiu o levantamento de sonar lateral ao longo do rio em troços de 2 km, até à Barragem de Crestuma e de multifeixe, até 10 Km a jusante do local do acidente. A informação foi processada, cruzada e foram definidos diversos alvos. Sobre estes foram feitas novas passagens, os registos foram processados e analisados, comparados novamente. Alguns alvos foram colocados para segundo plano, por provavelmente corresponderem a afloramentos rochosos.

Iniciaram-se no dia 17, sábado, os mergulhos para identificação dos alvos seleccionados. O primeiro revelou ser um contentor de 12 metros utilizado como cais flutuante que se teria libertado a montante

da ponte em 1985, e do qual não se conhecia a sua localização. Na manhã do dia 19, foi efectuado um segundo mergulho, numa posição a cerca de 20 metros da posição do primeiro eco tendo-se identificado uma estrutura metálica com tecidos, que se veio a confirmar como o autocarro acidentado. No dia seguinte foi iniciado o resgate das águas do rio, operação que se revelou morosa e com grandes dificuldades técnicas.

Actualmente prossegue o processo de validação dos diferentes alvos.

Desde o início dos trabalhos foi permitido o acesso dos familiares dos sinistrados às embarcações em operação e posteriormente aos "media", por forma a que pudessem observar as operações em curso, bem como os equipamentos utilizados. Todas as informações disponíveis foram fornecidas em antecipação aos familiares.

É de salientar a prontidão com que se disponibilizaram para cooperar nas buscas diversas equipas estrangeiras especia-



Registador do Sonar Lateral.

lizadas em mergulho e pesquisa, nomeadamente de Espanha e França. Apesar de não terem constituído uma solução alternativa, uma vez que o método de operação e os equipamentos utilizados são semelhantes aos nossos, o contacto foi muito proveitoso, tendo permitido a troca de experiências e a discussão de métodos alternativos para operação em condições além do limite.

Refira-se ainda que foi analisada minuciosamente a viabilidade de execução de todas as ideias para a realização das buscas e identificação dos contactos, apresentadas por empresas e particulares, nacionais e estrangeiros.

No período de 19 a 23 permaneceu no local uma equipa holandesa com cães especializados na detecção de cadáveres, que indicou áreas suspeitas.

Por último, é de realçar o auxílio da população local que prontamente se disponibilizou para qualquer ajuda que fosse necessária, dos donos dos areeiros que cederam embarcações, gabinetes para montagem do centro de operações e guarda de material, do pessoal das embarcações que foi incedível no seu apoio às operações e de todas as entidades envolvidas, sem as quais não teria sido possível levar esta missão a bom porto.

MERGULHADORES DA ARMADA DESTACAMENTOS DE MERGULHADORES SAPADORES

Na sequência da tragédia ocorrida na ponte de Entre Rios, no dia 4 de Março, foi dada ordem de intervenção aos Mergulhadores da Armada.

No dia 5 de Março, pelas 4 horas, uma secção de mergulhadores dos DMS's, constituída por 2 oficiais, 1 sargento e 8 praças, encontrava-se pronta para partir em missão.

Ao longo desse mesmo dia, outra secção, constituída por 1 oficial, 2 sargentos e 10 praças era mantida em prontidão, aguardando a análise preliminar às condições efectuada pelos mergulhadores no terreno - pelas 20:30 foi dada ordem de saída a esta secção.

Ao chegar ao local, as equipas depa-raram com um cenário de angústia e expectativa, confrontando-se com condições de trabalho extremamente adversas, designadamente muita chuva, vento, um rio "castanho" e uma corrente que rondaria os 8 nós, inviabilizando qualquer tentativa de mergulho.

Durante todo o dia 6 e a manhã do dia 7, foram efectuadas buscas junto às margens, rocegas por botes e posicionado um navio areeiro sobre um eco detectado a cerca de 100 mts da ponte acidentada e que tinha as medidas aproximadas do autocarro desaparecido.

Durante a tarde do dia 7 questionou-se a possibilidade de tentar um mergulho, avaliado preliminarmente como impossível, devido as condições físicas e meteorológicas.

Foi decidido que se utilizaria um equipamento de montanhismo adaptado e uma plataforma estável. O mergulhador desceria preso ao cabo de descida inclinado a favor da corrente através de um arnês de alpinismo, comunicando com a superfície por uma linha guia que serviria também para o içar.

Nesta situação, cientes dos perigos e

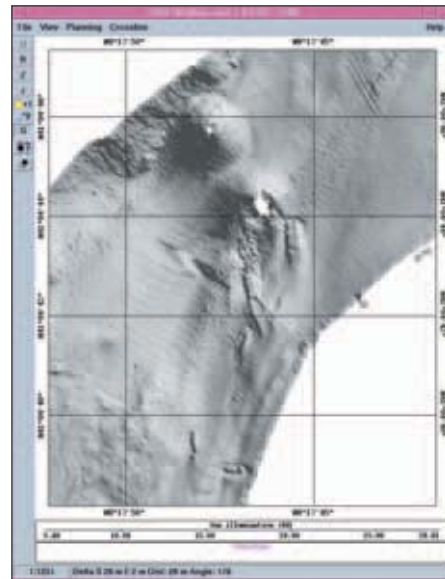


Imagem 3D.



Mergulhador e acção da corrente.

imprevisibilidade do mergulho, toda a equipa se ofereceu como voluntária.

Optou-se por utilizar um mergulhador experimentado, organizando-se o resto da equipa de forma a garantir a segurança desse mergulho.

Constatou-se a impraticabilidade de qualquer mergulho naquelas condições, tendo o mergulhador resistido apenas vinte segundos dentro de água.

Foi então indagada, por todas as autoridades presentes no local, a possibilidade de as barragens poderem diminuir as suas descargas, possibilitando uma nova tentativa.

Na manhã do dia 8 iniciaram-se os preparativos para um novo mergulho previsto para o início dessa tarde, tendo-se decidido utilizar outro tipo de equipamento, substituindo os tradicionais máscara e regulador independentes por uma máscara facial que incorpora ambos numa mesma estrutura.



Equipas de segurança de mergulhadores.

O mergulho permitiu alcançar o fundo, classificado como cascalho, constatando-se que a corrente junto ao leito do rio era bastante mais forte, impedindo o mergulhador de alargar a sua área de busca.

A 9 de Março chegou ao local uma equipa de mergulhadores franceses que após a avaliação das condições ambientais constatou não poder oferecer qualquer mais-valia às equipas no terreno, elogiando as intervenções já efectuadas.

No dia 11 de Março a comunicação social criou grandes expectativas em relação às intervenções programadas.

A intervenção estava programada para o princípio da tarde, aguardando-se uma significativa redução da corrente no rio Douro. No decorrer deste mergulho foi possível

expandir a área de busca até 20 mts, possibilitando uma busca completa, apenas dificultada por afloramentos rochosos de grandes dimensões.

Na ausência de qualquer contacto positivo, foi reposicionada a poita de forma a se efectuar uma nova busca, com o objectivo de tentar explorar até ao limite o período de redução da corrente.

Com a chegada do mergulhador à superfície veio a notícia de que não se tratava do autocarro mas sim de um velho batelão afundado.

No dia 12 foi recebida ordem para regressar à B.N.L. permanecendo os mergulhadores com prontidão de 12 horas.

As equipas do I.H. mantiveram-se no local, trabalhando na detecção e avaliação de novos ecos.

A alteração das condições atmosféricas condicionou a ordem para preparar e sair de novo com o objectivo de recomençar os trabalhos, na madrugada do dia 17.

Na tentativa de identificar um eco de grandes dimensões efectuou-se, a partir das 18 horas desse mesmo dia, o primeiro de três mergulhos, a cerca de 1200 metros da ponte e num fundo de cerca de 15 mts.

No dia seguinte realizaram-se mais sete mergulhos no mesmo eco, concluindo-se que o mesmo correspondia a uma plataforma metálica com cerca de doze metros de comprimento semelhante a um contentor e com olhais de suspensão com cabos de aço passados.

Cerca das 10 horas e 30 minutos do dia 19 deu-se início a mais um mergulho de validação de um eco situado a cerca de cem metros a jusante da ponte do acidente. Pelas 10 horas e 50 minutos, o mergulhador veio à superfície com a informação de ter encontrado um veículo com muitas janelas, cortinas e sem vidros.

Efectuado uma nova intervenção no mesmo local, foi confirmada a identificação das características de um veículo semelhante ao acidentado.

Com o objectivo de recuperar a viatura, foram efectuados mais cinco mergulhos para a passagem de cabos na tentativa de o colocar em seco.

Após trabalho longo e árduo o autocarro da Asadouro emergiu, permitindo a recuperação de vários cadáveres.

Com a subida do leito do rio, motivada pela alteração desfavorável das condições atmosféricas, gorou-se até ao dia 23 de Março a possibilidade de terminar com êxito esta operação, bem como partir para a detecção e recuperação das viaturas ligeiras ainda desaparecidas.

ACÇÃO E MEIOS DO CORPO DE FUZILEIROS

A Marinha determinou o empenhamento de uma Força de Fuzileiros, com o objectivo de apoiar a operação humanitária a desenvolver no local. Constituída por 2 Oficiais, 3 Sargentos e 24 Praças e sob comando do 2Ten FZ Vaqueiro, partiu para a missão em 5 de Março, pelas 10.30h, tendo sido reforçada no dia seguinte com mais 1 Oficial, (2Ten. Capelão Licínio), 1 Sargento e 15 Praças.

Na execução da missão, foram inicialmente empenhadas cinco viaturas tácticas e uma administrativa, 16 botes com motor, equipamentos de comunicações e material de campanha diverso. Como equipamento especial dada a natureza da missão, estão a ser utilizados visores nocturnos, binóculos, lanternas e equipamentos de GPS.

A Força ficou na dependência do Comandante da Zona Marítima do Norte, tendo-lhe sido atribuída a missão de patrulhar a área compreendida entre o local do acidente e a Barragem de Crestuma, numa extensão de 27 Km.

Para cumprimento das tarefas, a Força organizou-se em sete binómios de botes, sendo que a seis deles foi atribuído um sector de rio para patrulhar enquanto que o sétimo permaneceu no local para apoios diversos.

As tarefas têm-se revelado árduas e de difícil coordenação, pela longa duração e por ser necessário dispersar os meios para proceder aos apoios e reabastecimentos que se sucedem em condições atmosféricas adversas e com más acessibilidades. No rio as dificuldades acentuam-se devido à chuva intensa, vento e correntes fortes, que arrastam consigo troncos e outros objectos perigosos para a navegação.

Diariamente das sete horas da manhã até ao anoitecer, os Fuzileiros colaboram incessantemente no esforço de buscas efectuado no rio e nas suas margens. No arco nocturno, tarefas complementares são desenvolvidas, porquanto é necessário apoiar entidades na travessia do mesmo, garantir as necessidades logísticas da Força e planear e preparar as acções subsequentes.

Em 12 de Março os efectivos foram rendidos por um novo grupo de menor dimensão comandado pelo 2Ten. FZ Esquetim Marques, constituído por 2 Oficiais, 2 Sargentos e 16 Praças, tendo os meios operacionais sido reduzidos em cerca de 50%. Esta Força permaneceu no local, tendo-se efectuado a sua rendição em 19 de Março por outra de igual efectivo.

Uma palavra de apreço para a Associação do Centro Cultural e Recreativo de S. Martinho no apoio prestado no alojamento e bem estar do pessoal e para a população de Castelo de Paiva, sempre disponível para ajudar na melhoria das condições logísticas existentes.

(Colaboração do Comando Naval, Departamento Marítimo do Norte, Instituto Hidrográfico, Mergulhadores da Armada e Corpo de Fuzileiros)



Maritime Analysis Forum

Realizou-se no passado mês de Dezembro em Amsterdão, em instalações da Marinha Holandesa, o Maritime Analysis Forum, no qual participou uma delegação do Centro de Instrução de Tática Naval (CITAN) constituída pelo seu Director, CMG Carvalho Abreu, pelo chefe do Gabinete de Análise Desenvolvimento e Treino (GADT), CTEN Salvado Figueiredo e por um representante do Gabinete de Engenharia de Sistemas (GES), o 1TEN EN-AEL Costa Cavaco. A realização deste evento foi colocada como recomendação após uma reunião conjunta entre as Marinhas do Canadá e da Holanda realizada em Junho de 2000, na qual foi sugerido que o Permanent Maritime Analysis Team (PAT) patrocinasse um fórum de análise de exercícios e operações navais no âmbito da Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO) que envolvesse todas as entidades que se dedicam a este tipo de actividade. A adesão foi bastante significativa e traduziu-se na prática na participação de 18 delegações num total de mais de 50 delegados. Os seus objectivos foram os seguintes:

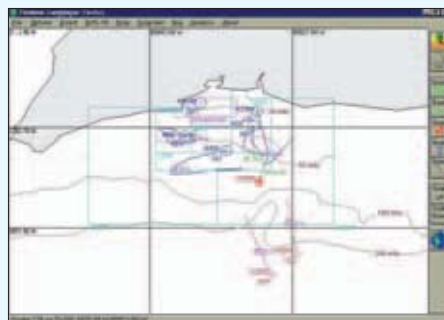
- Apresentar as diversas entidades nacionais e NATO envolvidas na análise e avaliar formas de cooperação entre si;
- Criar um padrão comum sobre o que é a análise nomeadamente na definição do seu âmbito (técnico/tático/operacional);
- Dar a conhecer os métodos e ferramentas actualmente utilizadas e a sua evolução;
- Partilhar conceitos e procedimentos sobre os sistemas de aquisição, manutenção e divulgação de lições aprendidas.

Este fórum decorreu sob a forma de sessões plenárias constituídas por apresentações efectuadas pelas delegações e períodos de discussão subsequentes. O fórum foi dividido em duas partes enquadradas pelos seguintes temas:

- Parte 1 - Descrição genérica sobre a missão, tarefas, organização e âmbito dos trabalhos de análise das organizações presentes;
- Parte 2 - Divulgação dos métodos, meios e ferramentas informáticas por estas utilizadas nas diversas fases do processo de análise.

As apresentações efectuadas pela delegação do CITAN, designadamente a relativa às ferramentas de análise de exercícios actualmente em desenvolvimento em conjunto pelo GES/GADT, suscitaram por parte de todos os presentes inúmeras perguntas e pedidos de esclarecimento demonstrativos do elevado interesse provocado na

audiência. Estas ferramentas, englobadas no projecto SIRANO (Sistema Integrado de Recolha e Análise Operacional), destinam-se a efectuar a aquisição, arquivo, reconstrução e análise dos dados produzidos durante a realização dos exercícios ou operações navais, tendo sido já utilizadas com grandes vantagens nos últimos exercícios do tipo CONTEX e INSTREX, nomeadamente para a análise de séries de lançamentos de torpedos.



O projecto SIRANO tem um conceito modular que permite a utilização dos diversos módulos em separado, permitindo assim flexibilizar a sua utilização face a diferentes requisitos ou capacidades instaladas. Os módulos actualmente disponíveis são:

- FOCO (Formex Compiler)
Módulo que efectua a recolha de informação operacional (Formex electrónico). A informação recolhida em todos os exercícios ou operações efectuados pelos diversos navios é armazenada em base de dados para posterior análise.



- GPS
Módulo de recolha de posição das plataformas. A informação geográfica e dinâmica (rumo e velocidade) é recolhida e armazenada em base de dados para posterior utilização na reconstituição, visualização e validação e no âmbito da análise.
- MRC (Mesa de Registo Computadorizada)
Módulo de visualização, compilação tática e análise de exercícios.

- MCA – Módulo de Compilação e Análise
Este componente permite filtrar e pré-processar a informação proveniente do módulo GPS para utilização no módulo MRC, quando em ambiente de análise.

- BATHY
Programa para recolha de dados batimográficos, meteorológicos e ambientais, e elaboração das mensagens respectivas. Esta aplicação foi desenvolvida por forma a ser inter-operável com o sistema em uso no Instituto Hidrográfico (IH).

Das conclusões do referido Fórum e da participação do CITAN pode-se retirar o seguinte:

- Que as ferramentas de análise apresentadas pela delegação nacional suprimem de forma significativa algumas das deficiências e lacunas sentidas por várias delegações nomeadamente ao nível da recolha automática de informação posicional, registos sob a forma electrónica e partilha de informação ambiental;
- Que foram reconhecidas ao CITAN competências na área do desenvolvimento de aplicações informáticas de apoio operacional, que se podem traduzir na participação activa da realização de uma ferramenta de análise comum na NATO através de módulos constituídos pelos produtos atrás referidos;
- Que, a fim de estabelecer formas de cooperação mais detalhadas e efectuar uma apresentação pormenorizada do projecto SIRANO, ficou agendada a realização, no final do 1º trimestre 2001, no CITAN, uma reunião com delegações do PAT (NATO), Independent Maritime Analysis Team (NATO), Analysis and Tactics Centre (Holanda), Maritime Warfare Centre (Reino Unido) e ALFLOT (Espanha)
- De uma forma geral concluiu-se da necessidade de padronizar os métodos e meios de recolha de dados a fim de acelerar o processo de análise de exercícios, ou operações reais, conjuntos e combinados. Ficou deste modo estabelecida uma periodicidade anual para este tipo de eventos, o qual poderá ser constituído no futuro por uma sessão plenária inicial e depois por diversos grupos de trabalho dedicados a um ou mais assuntos específicos.

(Colaboração do CITAN)

Entre muitas outras coisas, a INCM produz os seus documentos e outros valores de uso pessoal: notas, moedas, cheques e cartões de crédito, carta de condução e cartão de saúde, bilhetes de espectáculos ou de transporte, enfim, tudo aquilo que você precisa ter na sua carteira.

A sua carteira é uma pequena amostra da carteira de produtos da INCM.



IMPRESA NACIONAL
CASA DA MOEDA, S.A
Dá valor a tudo.

VISITA DO MINISTRO DA DEFESA NACIONAL E MINISTRO DA AGRICULTURA DESENVOLVIMENTO RURAL E PESCAS À MARINHA

● No passado dia 8 de Fevereiro, o Ministro da Defesa Nacional e o Ministro da Agricultura Desenvolvimento Rural e Pescas visitaram a Base Naval de Lisboa, fazendo acompanhar-se pelo Secretário de Estado das pescas e pelo Dr. Sérgio Barreira, ex-Inspector Geral das Pescas.

As entidades acima referidas embarcaram na UAM "Alva", na Doca da Marinha, com destino à Base Naval de Lisboa, para visitarem algumas unidades navais e participarem na cerimónia de condecoração do Dr. Sérgio Barreira, sendo acompanhados pelo Chefe de Estado-Maior da Armada, Almirante Vieira Matias.



Visita ao NRP "Álvares Cabral"

Seguiu-se uma visita ao N.R.P. "Cunene", atracado no Cais de Honra, onde foi efectuada uma simulação de uma acção de vistoria, com o lançamento da semi-rígida, conduzida pelo 2TEN Zambujo Madeira.

As entidades prosseguiram a sua visita ao N.R.P. "Álvares Cabral", onde foi proferida uma pequena alocução pelo Comandante do navio, CFR Bonifácio Lopes, acerca das missões e capacidades do referido navio. Seguiu-se uma rápida visita aos locais mais significativos de bordo, incluindo o convés de voo onde se encontrava o helicóptero "Lynx".

Terminadas as visitas aos navios, a comitiva seguiu para o Palácio do Alfeite, onde teve lugar a cerimónia de imposição de condecoração – Medalha de Cruz Naval de 1ª Classe – ao Dr. Sérgio Barreira, que teve lugar no gabinete do VALM Comandante Naval.

A visita terminou com um almoço oferecido pelo Almirante CEMA à comitiva ministerial e aos restantes convidados, no salão Nobre do Palácio do Alfeite.



Condecoração do Dr. Sérgio Barreira

ISNG - PAINEL

"PORTUGAL E O MAR. ENTRE A CONTEMPLAÇÃO E A ACÇÃO"

● Realizou-se no passado dia 18 de Janeiro, no Instituto Superior Naval de Guerra, um Painel de Estratégia subordinado ao título "Portugal e o Mar. Entre a Contemplação e a Acção", cuja finalidade foi a de proporcionar uma reflexão acerca das sensibilidades expressas por personalidades representativas da sociedade democrática portuguesa relativamente ao contributo da Marinha para com o País, que se pretende

reafirmar e avaliar na prossecução do Conceito Estratégico da Defesa Nacional.

O supracitado Painel, que foi moderado pelo Professor Doutor Adriano Moreira, contou com a presença dos seguintes ilustres intervenientes que desenvolveram os subtemas indicados: Embaixador Costa Lobo – "As Relações Internacionais, incidentes e perspectivas"; Doutor Pereira Forte – "A realidade. O Mar na visão ampla dos interesses de Portugal" e o Doutor Nuno Rogeiro – "O papel da Marinha. Do discurso ao instrumento confiável".

Seguiu-se animada discussão alargada sob a condução do moderador, o qual no fim, fez uma síntese conclusiva das principais ideias debatidas, após o que o VALM Mendes Cabeçadas, Director daquele Instituto, proferiu algumas palavras de encerramento.

A sessão, presidida pelo Chefe do Estado Maior da Armada, Almirante Vieira Matias, contou com numerosa presença de oficiais gerais e superiores da Marinha para além de alguns convidados civis, designadamente alunos do Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.



CITAN - PALESTRA DO CENTRO DE SATÉLITES DA UEO

No passado dia 2 de Março teve lugar, no auditório do Centro de Instrução de Tática Naval, uma apresentação sobre o Centro de Satélites da União Europeia Ocidental (UEO), proferida pelo Major da Força Aérea Portuguesa António Manuel Barros que presta serviço no mesmo Centro.

A abertura deste evento foi efectuada pelo CALM Silva da Fonseca, 2º Comte Naval, tendo assistido ao mesmo militares de várias Unidades e Organismos da Marinha sediados na área do Alfeite, e representantes do Centro de Apoio à Missão (CAM), da Força Aérea Portuguesa, localizado no Montijo.

A apresentação revestiu-se de grande importância para os presentes uma vez que abordou temas, como a inserção do Centro na UEO e futuramente na União Europeia (UE), a sua relação com os Países Membros, o tipo de trabalho produzido e os procedimentos a seguir com vista à sua obtenção. Salienta-se que tal trabalho poderá assumir contornos quer de interesse estritamente militar ou no âmbito da gestão de crises, quer de interesse público, como o acompanhamento de determinado tipo de catástrofes ou calamidades.

LANÇAMENTO DO LIVRO “SEGURANÇA E DEFESA (1996-2000)” DO VICE-ALMIRANTE SACCHETTI

● No passado dia 22 de Fevereiro, na Biblioteca Central da Marinha, realizou-se a apresentação do livro “Segurança e Defesa (1996-2000)” do Vice-Almirante António Sacchetti, publicado pelas Edições Culturais da Marinha.

Perante professores universitários, elementos ligados ao sector cultural da Marinha e convidados pessoais do autor da obra, o Contra-Almirante Leiria Pinto, como Presidente da Comissão Cultural, referiu-se ao Almirante Sacchetti na sua qualidade de emérito especialista das áreas de Estratégia e Relações Internacionais, realçando o seu notável currículo académico e afirmando que a Comissão a que preside ficaria muito honrada em editar as suas futuras obras.



Seguidamente, o autor do livro procedeu à apresentação do mesmo, salientando que os temas tratados se relacionam com Segurança, Defesa e Estratégia e correspondem aos trabalhos pessoais de investigação que reflectem o seu pensamento e análise dos mais importantes “factos ocorridos num período que vai desde a queda do Muro de Berlim ao fim do milénio”. Depois de agradecer às individualidades de Marinha que possibilitaram a publicação da sua obra, o Almirante Sacchetti reportou-se aos dois grandes factores que caracterizam a actualidade: o processo de globalização, na sua generalidade e os movimentos de pessoas e de povos.

O evento terminou com um porto de honra durante o qual o escritor autografou exemplares do seu livro agora apresentado.

CLUBE MILITAR NAVAL CORPOS SOCIAIS – BIÉNIO 2001/2003

● Tomaram posse no passado dia 9 de Março os corpos sociais do Clube Militar Naval (CMN), para o biénio 2001/2003.

A cerimónia teve lugar na sede do Clube com a presença de inúmeros sócios e representações da Associação dos Oficiais das Forças Armadas (AOFA), da Associação Nacional de Sargentos (ANS), da Associação dos Oficiais da Reserva Naval (AORN), da Associação 25 de Abril e do Clube de Sargentos da Armada (CSA).

Foram feitas intervenções pelo Presidente da Mesa da

Assembleia Geral cessante e pelo Presidente da Mesa da Assembleia Geral empossado, os quais agradeceram a presença dos sócios e das várias representações das Associações e Clubes congéneres, apontando para a necessidade de reforçar os laços de solidariedade de a nova direcção vir a dar prioridade à dinamização da vida associativa do Clube, como forma de garantir a continuidade de uma entidade com tão grande e relevante passado histórico.

ELEIÇÕES NO CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA (CSA)

● Realizou-se, no passado dia 20 de Janeiro, na Delegação do Feijó, a Assembleia Geral para discussão do relatório e Contas do ano 2000 e para as Eleições dos Corpos Sociais – biénio 2001/2002 – do CSA.

O Relatório discutido e aprovado revela uma boa situação associativa – associaram-se 112 novos sócios, e uma boa situação financeira – o resultado do ano foi de 1 509 contos.

Os Órgãos Sociais eleitos, Mesa da Assembleia Geral, Conselho Fiscal e Direcção são encabeçados pelos associados, Carlos Capela, José Jorge e Manuel Pais, respectivamente.

Do seu programa de intenções destaca-se:

- Manter e reforçar o bom relacionamento com a hierarquia da Marinha, poder local e aprofundar os laços de amizade entre clubes militares, colectividades de cultura, recreio e desporto, assim como aquelas que colaboram com o clube;



- Cativar, através de iniciativas próprias, os mais jovens a participar na vida activa do clube;

- Dar continuidade aos nossos debates tradicionais e promover novos de forma a podermos reflectir e debater em conjunto, os aspectos de maior interesse para o clube e massa associativa;

- Dar continuidade às obras de beneficiação, restauro e pintura exterior da Sede;

- Continuar os esforços de melhoria do nosso boletim, importante veículo de informação, formação e de relacionamento com a massa associativa.

No dia 27 do mesmo mês, realizou-se na Sede Social a tomada de posse, com a presença de muitos associados e convidados, dos quais destacamos, o vereador da Câmara Municipal de Lisboa, Eng.º António Abreu e o Presidente da Junta de Freguesia de São Vicente de Fora.

HOMENAGEM AO COMANDANTE LIMPO SERRA

● As mais novas gerações de oficiais talvez desconheçam que o CMG REF Manuel Primo de Brito Limpo Serra é um distinto oficial da Armada, licenciado em Direito e especialista em Direito Internacional Marítimo, conhecido de muitas gerações de oficiais, dado ter leccionado largos anos no Instituto Superior Naval de Guerra e na Escola Naval.

Desempenhou diversos cargos, donde se destacam a representação portuguesa na Convenção das Nações Unidas, sobre o Direito do Mar, e as funções, durante cerca de 3 décadas, de vogal da Comissão de Direito Marítimo Internacional.

de Ouro de Serviços Distintos, salientando que o seu labor em serviço da Marinha não se esgotara com o fim do serviço activo. O Almirante CEMA realçou na ocasião as excepcionais qualidades de inteligência e saber do homenageado, demonstradas pela sua inteira e exemplar devoção com que exerceu não só os cargos já mencionados, mas igualmente outros, ao longo de toda uma carreira naval de reconhecido mérito.

Além de tudo o mais, o Comandante Limpo Serra cativou muitas



O quadro oferecido ao Comandante Limpo Serra (28/2/2001).



Almoço de homenagem de iniciativa do Almirante Ribeiro Pacheco, em 1995.

A Revista da Armada gostaria de evocar aqui algumas homenagens prestadas ao Comandante Limpo Serra, começando por recordar a que lhe foi prestada em Setembro de 1995 ao completar 50 anos de serviço na Marinha. O então Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Ribeiro Pacheco, tomou a iniciativa de realizar um almoço de homenagem, com a particularidade de juntar, além de si, mais dois Almirantes, todos do mesmo curso, o Almirante Fuzeta da Ponte (CEMGFA) e o Almirante Sousa Cerejeiro (Presidente do Supremo Tribunal Militar). Também presentes os Vice-Almirantes Paulo Teixeira, Martins Cartaxo, Quesada de Andrade e Moreira Rato, seus ex-alunos.

Em Abril de 1999, o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Vieira Matias, numa singela cerimónia, agradeceu o Comandante Limpo Serra com a Medalha

de Ouro de Serviços Distintos, salientando que o seu labor em serviço da Marinha não se esgotara com o fim do serviço activo. O Almirante CEMA realçou na ocasião as excepcionais qualidades de inteligência e saber do homenageado, demonstradas pela sua inteira e exemplar devoção com que exerceu não só os cargos já mencionados, mas igualmente outros, ao longo de toda uma carreira naval de reconhecido mérito.

Além de tudo o mais, o Comandante Limpo Serra cativou muitas gerações de oficiais que foram seus alunos, com o exemplo da sua simpatia, humildade, sentido de humor e boa disposição permanente a que se adiciona uma vulgar cultura e nobreza de carácter.

Há, no entanto, uma particularidade na sua carreira naval, por muitos desconhecida, que se traduz no facto do Comandante Limpo Serra, para além do seu curso de origem na Escola Naval, ser também "camarada honorário", do curso de "D. Duarte de Almeida" (Escola Naval 1955/1958). E isto pelo facto de, na qualidade de oficial de dia à Escola, na data em que os cadetes desse curso

(28/2/1958), na célebre cerimónia "da praxe" na despedida da Escola, na formatura para a execução dos célebres "21 manguitos" da ordem, ter respondido à citada "salva", com o mesmo cumprimento de saudação.

A partir dessa data, os alunos desse curso sempre o tiveram consigo em todas as cerimónias alusivas a comemorações, tais como, o descerramento da 1ª placa Comemorativa da visita dum curso à Escola Naval (25 anos 1980) colocada no átrio do edifício do Corpo de Alunos, bem como de todos os jantares realizados sem interrupção desde 1960, no "célebre" dia 28 de Fevereiro.

O curso "D. Duarte de Almeida" teve ainda o privilégio de o ter tido como Director de Instrução da viagem de cadetes do 2º ano a bordo do aviso de 2ª classe "Gonçalo Velho" em 1957. Aí, mais uma vez, se destacaram as suas qualidades de homem, de marinheiro e de mestre que a todos cativou.

No decorrer do 28 de Fevereiro de 2001, o curso, no seu tradicional jantar, não quis deixar passar esta data sem lhe prestar uma singela homenagem, oferecendo ao Comandante Limpo Serra um quadro do navio, pintado pelo Comandante Melo e Cunha, com uma frase alusiva da autoria do Engenheiro Marques da Silva, alunos do citado curso, a que pertence o autor destas linhas.

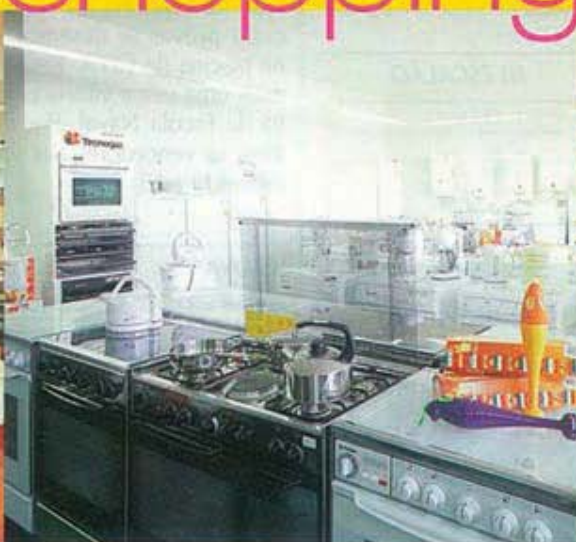


Alguns alunos do curso de "D. Duarte de Almeida" no dia da imposição da medalha de ouro de serviços distintos ao Comandante Limpo Serra.

**Para Além da Escola
Para Além do "Velho"
Conta a Vida, Sem Idade
Não Há Data Na Amizade
Nem Prazo de Validade**

Patrício Gorjão
CFR REF

casãoshopping



Novo Sistema de Crédito

24 meses sem juros

Acordos: Exército, PSP, GNR e F. Aérea (Marinha em estudo)

Porto

Rua da Boavista, n.º 218 - 4050-102 Porto
t: 22 200 45 04 f: 22 200 39 43

Reabre com novos
espaços e novos
horários

2ª a sábado das 10h às 22h
domingo das 10h às 19h

Lisboa

Campo de Santa Clara - 1147-651 Lisboa
t: 21 884 55 06 f: 21 887 61 04

2ª a sábado das 10h às 19h

O Monstro e a Criança

No capítulo da beleza, cada um transporta consigo o que herdou. Para a maioria de nós, quer o confessemos ou não, a carcaça com que fomos dotados vem sempre cheia de insuficiências, reais ou imaginárias, mas sempre importantes. Alguns têm, todavia, que transportar um fardo mais pesado que outros, porque o ser humano tolera mal a diferença e repetidamente, de forma infeliz, castiga os menos dotados...

Houve em tempos um Marinheiro Manobra em que, de facto, as feições rudes assustavam qualquer um. Apresentava uma testa proeminente, encimando um nariz exageradamente largo, descentrado e mal relacionado com uns olhos pequenos. A boca, igualmente pequena, exibia dentes pontiagudos, mimetizando as presas de um qualquer carnívoro. Tudo isto complementado por um corpanzil imenso de 1,95 m e cerca 110 kg de peso, com grande exuberância capilar, logo abaixo da face barbeada. A marcha era igualmente inquietante, lenta e ameaçadora, fazendo sobressair um tronco quadrado, maciço, que parecia desproporcionado em relação aos membros comparativamente curtos, esmagados pelo peso do tórax. Digamos que, se o leitor fizer um esforço de imaginação, o nosso marinheiro parecia um figurante de um qualquer filme pré-histórico, só que, nele, a maquilhagem seria desnecessária.

Por tudo isto, compreensivelmente, ficou cognominado a bordo como o *Monstro* – inspirando-se a marujada cruel, no personagem do filme da Walt Disney, a *Bela e o Monstro*.

Havia contudo sempre paz no seu semblante, que transparecia numa voz segura, rouca, de cantor de jazz, não sujeita a gritinhos ou a irritações – imperturbável. Na verdade, o nosso *Monstro* naval não parecia muito angustiado com o cognome que lhe atribuíram. Vivia dedicado às suas tarefas de bordo, como se tudo fosse irrelevante. Penso, mesmo, que há já muitos anos tinha percebido que a mãe natureza estava a dormir a sesta, quando chegou a vez de lhe atribuir proporções.

Já no que diz respeito à força física e agilidade dava cartas. Tinha feito a escola do trabalho do campo. Um trabalho esforçado de carregar sobre as costas tudo, desde grandes pedras, a cestos de vindima, pelos socacos do Douro, de onde era oriundo.

A bordo levava uma vida normal, ignorando os piropos com que regularmente era brindado e aos quais nunca reagia violentamente. Ao contrário, era prestável e estava sempre pronto a ajudar, mesmo a quem não lhe perdoava o semblante. Fora do navio, percorria os mesmos antros de perdição, que

dizer os mesmos divertimentos que os camaradas, sem grandes preocupações com o facto de qualquer pretendente feminina, o olhar com um misto de espanto e perplexidade (senão medo), por tal combinação física. Ia, mais tarde pude perceber, porque gostava de música, qualquer música...

Tinha um sistema estereofónico em miniatura, mas muito eficaz, que o seguia para todo o lado e era o seu orgulho. Num fim de tarde a navegar, estava eu sentado na tolda daquela corveta velha, a saborear o fresco e a liberdade da noite vizinha, chegou o *Monstro* e a sua

belo das “*Quatro Estações*” de Vivaldi.

O tempo foi passando e encontrou-se um ritual, silencioso, em que eu me sentava no parque do helicóptero ou na tolda, já após o jantar, a navegar. O *Monstro* vinha e repetia a mesma senha: *venho perturbar Doutor?*

Sentava-se e, sempre em silêncio, fazia uma selecção de músicas, com um eclectismo surpreendente, ordenadas por uma sequência que só ele conhecia, mas que combinavam bem... Com o tempo, outros se nos juntaram neste ritual, tornando-se um momento importante do dia. Para muitos era uma fuga à rotina



estereofonia. Delicado, perguntou - *venho perturbar Doutor?* Respondi-lhe que não que podia ligar a música...

E ouvimos um conjunto de melodias, por ele escolhidas, que eram belas e acrescentaram sabor ao momento. Nesse dia, pela primeira vez, percebi que tinha um dom. Tinha sentimentos profundos. Sabia retirar a força que há em “*Eu caçador de mim*” de Milton Nascimento, perceber o desencanto em “*I still haven’t found what I’m looking for*” dos U2 e acreditar na esperança de Ivan Lins em “*Começar de novo*”. Juro, mesmo, que quase lhe vi lágrimas, um dia, em que o encontrei a ouvir um excerto extremamente

da navegação. Com o passar do tempo, um respeito, sem palavras, cresceu à volta dos que ouviam a sua música.

Um belo dia, num bar - esplanada de Sines, estava a corveta em serviço SAR, vagueava eu quando fui convidado para tomar um copo, por um pequeno grupo de oficiais. Um convite irrecusável, visto o ambiente parecer folgazão, nessa tarde luminosa, do princípio de Junho. Estávamos em suave cavaqueira, quando se começou a ouvir uma criança que chorava ansiosamente. A princípio ninguém pareceu reparar nas breves interrupções, ao decorrer da conversa, impostas pelo choro aflitivo. Foi a continuação e a intensidade do

pranto que acabou por nos silenciar.

Olhámos, todos à uma, e vimos um homem, de meia idade, elegantemente vestido, que batia de forma desmedida numa criança. Esta, um rapazito que não teria mais que 8 anos, soluçava profusamente. Choviam muros e pontapés, o dito senhor não tinha descanço neste afazer violento...

Há muito tempo que sei (por experiência própria), que as crianças podem enfurecer qualquer um, mas há limites e o controle deve partir do adulto responsável. Incomodado, levantei-me e dando voz ao que ia na alma de todos, pedi delicadamente ao homem que se aclamasse, que assim iria magoar o rapazinho, o que por certo não seria o seu objectivo...

Como resposta, fui brindado com um valente soco na face, do qual ainda guardo memória física, que me prostrou no chão. Refeito da surpresa levantei-me para ser novamente empurrado e agora insultado. Foi então que, vindo não sei de onde, o nosso *Monstro* se materializou. Trazia um semblante feroz, que eu não lhe conhecia, e sem dizer palavra assentou, por sua vez, um valente murro no abdómen do meu agressor. Este, refeito da surpresa, ripostou, de punho em riste e olhar mortífero. Contudo, numa sucessão surpreendentemente rápida de golpes, o Manobra não deu descanso à face ou ao abdómen do malvado. Finalmente, quando lhe agarrei no braço para acabar com o castigo, o atacante ainda vociferou um palavrão. Aí, o nosso valente *Monstro* – à maneira de um qualquer Western – brindou o homem com um último soco que o deitou, de vez, por terra, com o

epitáfio - *levas mais este pró caminho!*

Claro, eu e todos os presentes estaríamos a mentir, se disséssemos que não gostámos de ver tal besta provar do seu próprio xarope. Nesse dia, sentimo-nos muito menos dotados que o *Monstro* poderoso. Este, fazendo a guerra dos justos, tinha abatido um vil inimigo...

A criança entretanto sucumbiu, ficou subitamente quieta, estava pálida – de uma palidez mortífera. Observei-a, estava quase inconsciente, havia taquicardia e o pulso era filiforme – parecia uma hemorragia interna. Um dos oficiais ligou para a emergência. O rapaz foi transportado para o hospital. Mais tarde, vim a saber que tinha feito um traumatismo grave do baço, com consequente extracção cirúrgica emergente, para que não morresse...

Com a ambulância, chegou a GNR, alertada pelo dono do café, preocupado com o alvoroço. O homem, que afinal era o pai do rapaz, meio tonto e a gritar acusou o *Monstro* de agressão. Avancei e contei o sucedido ao Sr. Guarda, que tinha sido o primeiro agredido e que o *Monstro* tinha agido em minha defesa. De seguida contei-lhe tudo o resto, que quem devia ir preso era aquele cobarde, capaz de maltratar crianças aquele ponto. Outras vozes se juntaram ao coro dos que acusaram tal besta. Fomos todos prestar declarações ao posto da GNR. Voltamos a pé para o navio, tristes e cheios de perplexidade por ter conhecido um pai assim... Nesse dia, pelo menos nesse dia, ninguém se meteu com o nosso poderoso Manobra.

Durante algum tempo se comentou a bordo sobre os acontecimentos daquele dia – sobre o

padecimento da criança. Infelizmente, há muito tempo que conheço a realidade dos hospitais e sei que por vezes é preciso internar crianças, só para as proteger dos familiares.

Do episódio ficou, todavia, a actuação nobre do *Monstro* e a verdade que ela encerra – o que nos define, como belos ou feios, é o nosso coração. Por isso acho e acredito, que cada pessoa, das muitas que todos vamos conhecendo, merece e precisa de tempo, para mostrar o que lhe vai no espírito – já que os julgamentos precoces, são, quase sempre, errados...

Afinal, como o leitor amigo compreenderá, a marujada na sua ignorância tinha razão, o nosso *Monstro* era mesmo como o protagonista do filme da Walt Disney. É que, tal como ele, pela bondade, o nosso Manobra se transformou num príncipe – porque o que define a nossa humanidade e nobreza, são e serão sempre os nossos actos.

Muitas vezes, por essa vida fora, gostaria de ter, por perto, um *Monstro* amigo assim, para socar as bestas que se me atravessam no caminho. A este amigo, de alma límpida, que se reconhecerá nestas linhas, desejo que continue a ter a calma para perdoar ao mundo, o discernimento para continuar a amar as coisas verdadeiramente belas e a coragem para agir em conformidade. Ele é, certamente, uma das pessoas mais bonitas que alguma vez conheci... 

Doc.

RECTIFICAÇÃO

Na história da Botica (6), na pág. 31, 2ª coluna, último parágrafo, leia-se “nobreza de coração” em vez de “pobreza de coração”.

CONVÍVIOS

“BÓIA DE ESPERA”

● A Revista da Armada tem vindo a contribuir através da sua rubrica “Convívios” para manter e cimentar o associativismo e o espírito de amizade e camaradagem entre os militares e ex-militares da Armada.

Neste sentido, e a partir da próxima edição, será criada uma rubrica intitulada “BÓIA DE ESPERA”, à guisa de “Ponto de Encontro” que servirá para proporcionar contactos com vista a reuniões ou convívios de elementos das guarnições de navios e unidades em terra. Eis um exemplo:

“Os elementos da guarnição da fragata “Pacheco Pereira” que serviram em comissão em Moçambique no período de 1964/1966 e que queiram vir a reunir-se deverão contactar”:

- Guilherme Cabral (1GRE)

Telefones: 265 – 524086 (Residência)

265 – 233255 (Local de trabalho)

Nota: Os interessados em publicar anúncios deste tipo deverão enviar os necessários elementos à Redacção da Revista da Armada, por escrito ou através de e-mail da R.A.: revista.armada@mail.marinha.pt

“FILHOS DA ESCOLA” DE JANEIRO DE 1971

● No próximo dia **28 de Abril** e comemorando o 30º aniversário de ingresso na Armada, vai realizar-se em Oliveira do Bairro o convívio dos “Filhos da Escola” de Janeiro de 1971. Os interessados podem contactar:

TEN Mantas 212745671 (serviço) ou 212598060 (casa)

SAJ Rocha 213429408 (serviço) ou TM. 964303823

“FILHOS DA ESCOLA” DE 1951 E ALUNOS DA FRAGATA “D. FERNANDO”

● Vai realizar-se no próximo dia **5 de Maio**, num restaurante da Costa da Caparica, um almoço-convívio do recrutamento de 1951 e alunos da Fragata “D. Fernando”, a fim de comemorar o seu 50º aniversário.

Contactos:

SAJ CE REF Fernando Pinheiro – Tel. 212762715, TM. 917106070

SAJ L REF José Cavadinhas – Tel. 212535384

GRUPO AMIZADE MARINHEIROS DO CONCELHO DE ESPOSENDE

● Vai realizar-se no próximo dia **19 de Maio** um almoço de confraternização, para comemorar o 15º aniversário do G.A.M.C.E..

O encontro terá o seguinte programa:

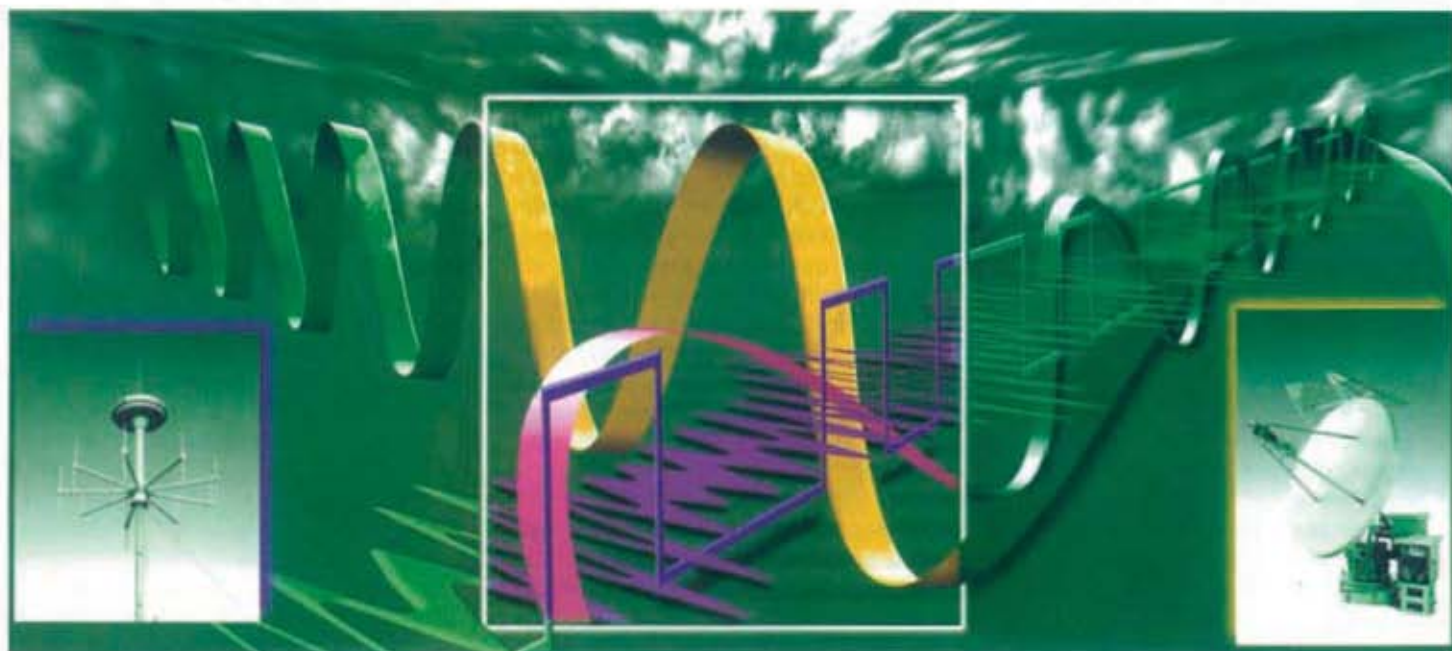
11.00h – Concentração frente à Igreja Matriz de Rio Tinto (Esposende).

11.30h – Missa na Igreja Matriz de Rio Tinto.

13.00h – Almoço convívio na Quinta do Marachão (Rio Tinto).

As inscrições poderão ser feitas através dos delegados das freguesias, ou directamente na Direcção:

Silvestre Silva (253961012), António Silva (253851453), Manuel Boucinha (253982488), Maló (253965878), Manuel Dourado (253982980).



Signal Intelligence and Electronic Warfare

Solutions for interception, identification and electronic countermeasures

Military forces, the police and government agencies with security-relevant tasks can only be successful if their technical equipment is up to the latest state of the art. Survival in the "digital battlefield" is only possible through the use of flexible technology. You simply have to be the fastest and "smartest" to intercept and evaluate the multitude of signals and information to be successful in the age of information warfare.

"SIGINT goes digital" is the trend. All instruments and systems from Rohde & Schwarz are completely in line with this trend through the massive use of extremely fast data and signal processors for digital signal processing



and the use of intelligent modular hardware and software.

We assist you in solving your complex tasks by providing all-inclusive solutions for searching, detecting, analyzing and jamming all communication signals from HF to SHF as well as non-com signals. And that for any type of modulation and transmission method. Whether voice, fax or data, analog or digital signals, encryption or LPI methods such as frequency hopping or spread spectrum technique – we have the optimum solution for you in store. Would you like to know more?

Just turn over and convince yourself.



TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, S.A.

Rua General Ferreira Martins, nº 6 - 2 B - 1495-137 Algés * Tel: 21 4123590 Fax: 21 4123600
E-Mail: telerus@mail.telepac.pt

MOToclube NAVAL

18º PASSEIO – SERRA DE MIRA D'AIRE



● O Motoclube Naval realizou no dia 29 de Outubro o 18º passeio, desta vez para descobrir a Serra dos Candeeiros.

Durante a manhã foi efectuada uma visita guiada às grutas de Mira

D'Aire, onde os associados puderam constatar porque são consideradas uma das mais belas grutas do país.

O almoço decorreu na aldeia de Malhou no restaurante "O Malho", onde a simpatia da casa e os sabores gastronómicos com que foram agraciados os presentes, foram bastante elogiados.

De seguida, já quase ao fim da tarde e após algumas voltas pela região, pois até os melhores navegadores se perdem, foi possível realizar uma visita guiada ao Castelo de Ourém.

O Motoclube Naval agradece a todos os que participaram e apoiaram este evento, em particular à Câmara Municipal de Ourém que permitiu a realização da visita ao Castelo de Ourém.

19º PASSEIO – 8º ANIVERSÁRIO

● O Motoclube Naval realizou no fim de semana de 27/28 de Janeiro o 19º passeio, uma vez mais no Algarve, onde foi comemorado o 8º aniversário do Clube.

Com o tempo a por à prova a coragem e perícia dos nossos associados, o evento juntou cerca de 40 pessoas entre sócios, familiares e amigos. Foi aproveitada a ocasião para realizar a Assembleia de Sócios Anual, onde foi aprovado o relatório e Contas referentes ao ano de 2000 e apresentados novos projectos para o ano de 2001.

O passeio decorreu sempre da melhor forma, ainda que no sábado à noite, as condições de navegabilidade se agravassem consideravelmente.

O Motoclube Naval avisa todos os associados para estarem atentos aos próximos eventos, que poderão consultar em <http://plane-ta.clix.pt/motoclube.naval>



JANTAR DA AMI - MANATUTO

● No dia 17 de Fevereiro, reuniu-se para um jantar na Messe de Cascais a convite do 1TEN MN Bronze de Carvalho, o grupo da AMI (Assistência Médica Internacional) que trabalhou no Hospital de Manatuto, Timor Lorosae, no período em que o NRP "Vasco da Gama", integrado na *Interfet*, deu apoio a esta e a outras estruturas naquele território.

Pretendeu-se rever amigos e reavivar memórias de um tempo intenso e gratificante, marcado por um grande empenhamento em ajudar os outros. Comparceram neste jantar (vide foto da esquerda para a direita): Sr. Artur Camacho – encarregado da logística do Hospital de Manatuto; 1SAR HE Luís Rodrigues; Enfª. Rosa Bual; Dr. Armin-



do Figueiredo; 1TEN MN. Bronze Carvalho e Enfª. Teresa Cabaceira. Não puderam estar presentes por motivo de força maior, a 1TEN MN Maria Halpern e o Dr. José Martins – que, em épocas distintas, trabalharam na referida estrutura hospitalar.

Na verdade, para cada um, o tempo passado em Timor está cheio de memórias próprias, algumas de grande intimidade, mas sempre marcantes pelo padecimento presenciado e, nalguns casos, pelo sofrimento pessoal, que tal entrega implicou. Desse período enfim, no limiar do milénio, ficaram no coração dos que lá estiveram, a memória da perversidade dos homens, a alegria simples do povo e a coragem bondosa de todos os que queriam ajudar.

CLUBE ESCOLAMIZADE

● O Clube Escolamizade vai realizar o seu 15º almoço convívio, no dia **28 de Abril**, no Solar do Presunto, sito no lugar das Fontainhas em Albufeira, com o seguinte programa:

10.00h – Concentração no Museu e Estação Arqueológica (Cerro da Vila) Vilamoura, com visita guiada ao Cerro da Vila.

11.30h – Visita à Marina de Vilamoura e regresso junto ao Cerro da Vila.

12.45h – Caravana auto para local do almoço.

13.00h – Recepção aos convidados seguido de almoço convívio.

Nota: As inscrições serão da responsabilidade dos Responsáveis da Zona e terminarão em 22ABR.

Medicina Dentária e Prótese Dentária

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



Acordo com a ADMA

QUARTO DE FOLGA

JOQUEMOS O BRIDGE

(Problema Nº 31)

Tente primeiro resolver a 2 mãos tapando E-W

Norte (N):

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

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
7	5	D	8
6		8	7
3		7	6
		6	
		5	
		4	

Este (E):

♠	♥	♦	♣
9	A	9	D
	V		9
	10		4
	9		3
	8		
	7		
	6		

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
A	-	A	A
R		R	R
D		2	2
V			
10			
8			
2			

Ninguém vulnerável E abre em 3♥ e S marca directamente 6♠.
Como deve jogar S para cumprir este contrato com saída a ♥5?

(Solução neste número)

SOLUÇÕES PROBLEMA Nº 31

S não tem qualquer hipótese de ter a mão no morto para fazer a passagem a ♦ ou ♣D, e mesmo que tivesse não saberia qual escolher. Mas a abertura de E indica que a saída é carta seca e essa informação permite-nos encontrar a solução, colocando W em mão com um trunfo para obrigá-lo a jogar ♣ ou ♦ e possibilitar que se cumpra o contrato. Para isso S joga ♥R do morto E o A e só terá o cuidado de cortar alto e ficar com o 2 que será a carta chave deste problema; dá 2 voltas de trunfo e W não consegue evitar que seja posto em mão com o 2 de ♠, sendo depois obrigado a jogar ♦ ou ♣ para S cumprir o contrato.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

26. OS ATLAS DO VISCONDE DE SANTARÉM

Manuel Francisco de Barros e Sousa de Mesquita de Macedo Leitão e Carvalhosa nasceu a 17 de Junho de 1791 e foi o 2º Visconde de Santarém. Figura notável de erudito que viveu com entusiasmo o fervilhar de ideias que marcaram a Europa do seu tempo dedicou a maior parte da sua vida à cultura, aos estudos históricos e à análise política e diplomática. É o exemplo do homem metódico e persistente, o espírito “positivo” que preconiza a observação atenta dos factos e documentos, a crítica, a classificação e catalogação, acreditando que nesse “grão a grão” construirá o edifício do conhecimento. Foram, seguramente, essas qualidades que lhe valearam a escolha para Guarda-mor da Torre do Tombo, e foi no exercício desse cargo que recebeu de Martin Fernandez de Navarrete (presidente da Real Academia de Madrid) um especial pedido de esclarecimento sobre dados e documentos que haveria em Portugal acerca das viagens de Américo Vespúcio. O facto deve tê-lo obrigado a alguma investigação documental, apercebendo-se de como eram falsificados os dados históricos relativos às viagens marítimas europeias dos séculos XV e XVI, e foi nessa altura que lhe surgiu a ideia de elaborar um atlas histórico que compilasse os mais significativos monumentos da cartografia antiga. Dessa forma poderia esclarecer-se como evoluíra o conhecimento geográfico e qual o papel que nele tiveram os Descobrimentos Portugueses. Não conseguiu fazê-lo de imediato, porque as circunstâncias políticas do momento não lhe deram a calma e a disponibilidade que seria necessária, mas a oportunidade acabaria por vir mais tarde, numa outra circunstância em que os direitos portugueses em territórios da África Ocidental eram postos em causa por alguns deputados franceses (Estancelin e D’Avezac) que os reclamavam para a França. O Visconde de Santarém estava exilado em Paris, na sequência dos conflitos que opuseram liberais e absolutistas nos anos de 1833 e 34, mas não deixou de atender o pedido do então Ministro do Negócios Estrangeiros português (o Conde de Vila Real), elaborando em 1841 uma *Memória sobre a prioridade dos descobrimentos portugueses na costa de África Ocidental*, acompanhada de um atlas com reproduções de cartas europeias diversas, posteriores ao século XIV. Esta memória e o respectivo atlas serviram para ilustrar e complementar a edição da *Crónica da Conquista da Guiné*, de Gomes Eanes de Zurara, que estava perdida, mas de que o Visconde encontrara uma cópia em Paris, nesse mesmo ano (nessa cópia de Paris estava a foto do “homem de chapelão” que se pensa ser um retrato do infante D. Henrique).

A ideia entusiasmará-o e, no ano seguinte, viria a publicar, a expensas do governo português, uma obra com o título *Recherches sur la découverte des pays situés sur la cote occidentale de l’Afrique, au-delà du Cap Bojador, et sur les progrès de la science géographique, après les navigations des portugais, au XV^e siècle;... accompagnées d’un atlas composé de mappemondes et cartes pour la plupart inédites, dressés depuis le XI^e, jusqu’au XVII^e siècle*. As cartas destinadas ao atlas que compunha esta obra, não foram todas editadas em 1842, vindo a surgir nos anos seguintes, até 1844.

Na continuação da ideia que (provavelmente) lhe vinha desde o pedido de esclarecimento de Navarrete, a sua pesquisa continuou e em 1849 iniciaria a publicação de um *Essai sur l’histoire de la cosmographie et de la cartographie pendant le moyen-âge, et sur les progrès de la géographie après les grandes découvertes du XV^e siècle, pour servir d’introduction et d’explication à l’Atlas composé de mappemondes et de portulans, et d’autres monuments géographiques, depuis le VI^e siècle de notre ère, jusqu’au XVII^e*. Como podemos imaginar, na elaboração dos três atlas, o Visconde de Santarém não se deve ter poupado a esforços, percorrendo as mais importantes bibliotecas e arquivos da época, reunindo um imenso manancial de informação geográfica que acabaria por não ficar terminado à data da sua morte (pelo menos não estava perfeitamente organizado). O espólio veio quase todo para Portugal, mas houve uma parte que se perdeu com as mudanças e em dois naufrágios marítimos, de forma que acabou por ficar disperso durante alguns anos, com uma classificação precária. Deveu-se a Jordão de Freitas a ordenação e indexação da maioria dos exemplares cartográficos que compuseram os diferentes atlas, e ainda de múltiplas cartas dispersas, que se destinavam a completar a obra começada em 1849 e que não chegou a ser acabada. Uma especial consideração e confiança levou a que boa parte desse espólio cartográfico viesse a ser oferecido à Biblioteca e Museu da Marinha, em 1935, pelo 3º Visconde de Santarém.

Contudo, a estas preciosíssimas cartas, vieram a acrescentar-se outras da mesma origem que integravam a biblioteca particular do Comandante Manuel Norton, que tinham sido por ele estudadas e classificadas e que o Museu adquiriu no ano de 1949. A obra magistral do Visconde de Santarém é, sem sombra de dúvidas, um dos melhores documentos para a História da Cartografia e do conhecimento geográfico humano; e o exemplar do Museu da Marinha em 4 volumes, composto pelo legado do 3º Visconde de Santarém e pela colecção do Comandante Manuel Norton, constitui uma preciosidade que só pode ser comparada ao espólio que ficou na posse da família e que os seus descendentes têm pugnado em preservar. É uma das peças do património da Marinha de que nos devemos orgulhar, não só pelo valor cultural e científico que encerra, mas também pela confiança que em nós depositou quem nos entregou um legado com esta dimensão.

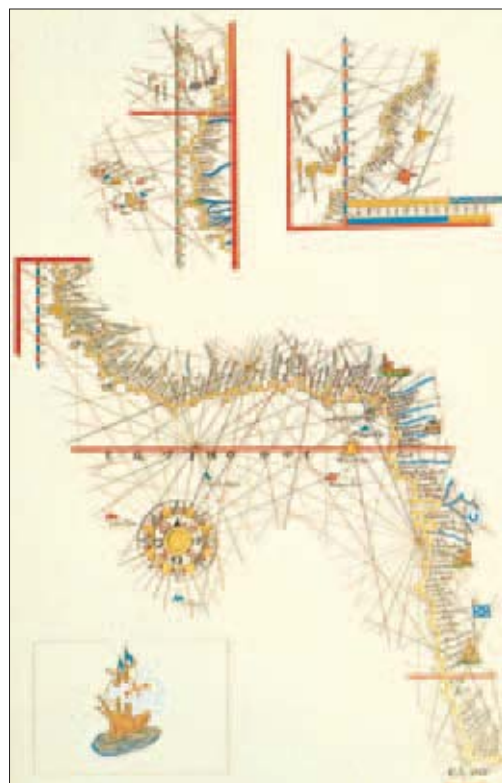
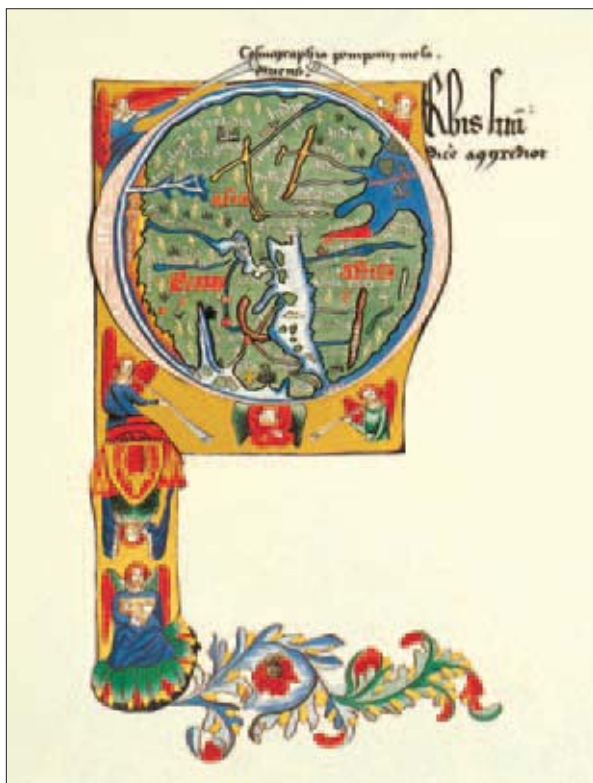
Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

26. Os ATLAS DO VISCONDE DE SANTARÉM



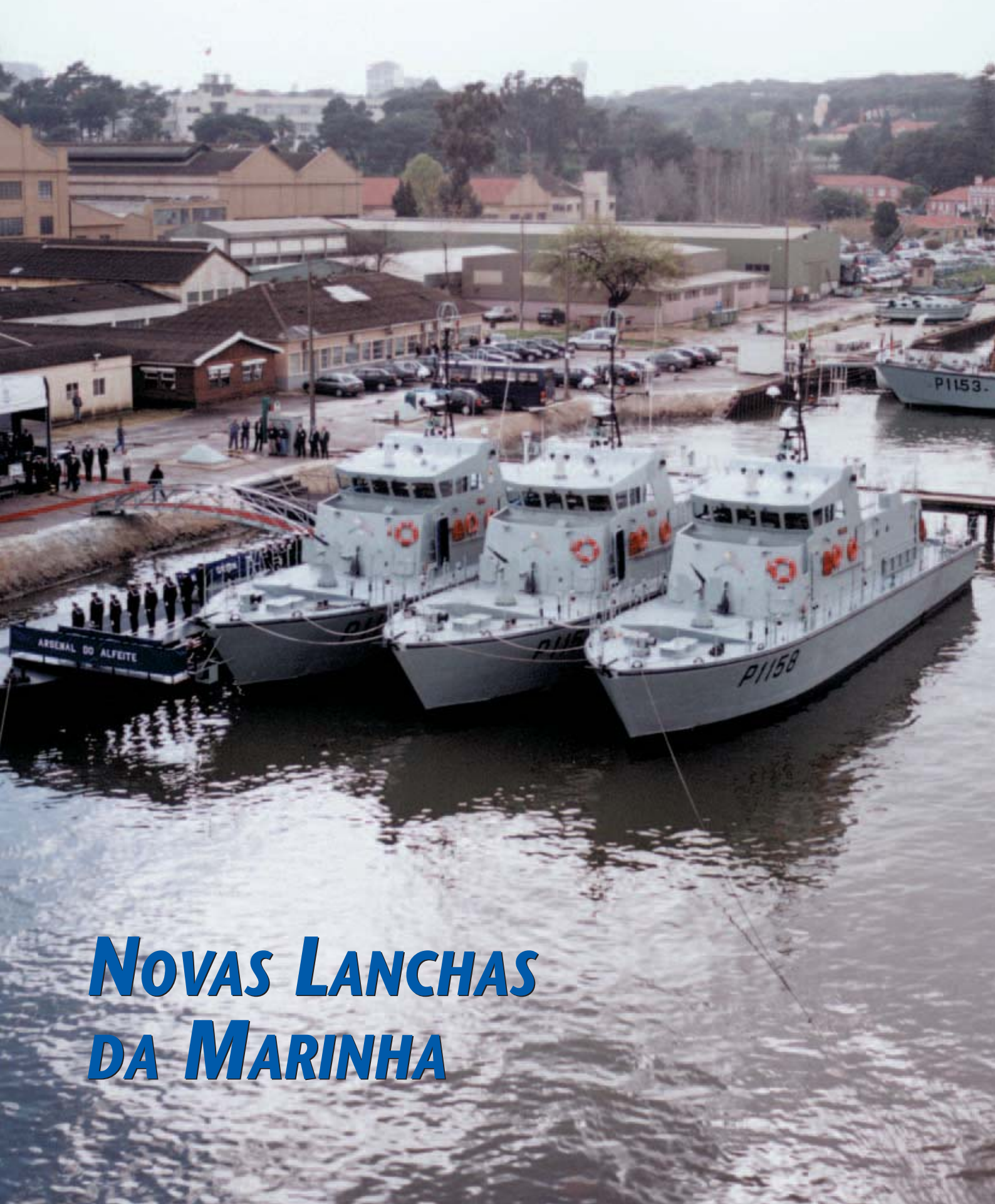
Fotos de: Rui Salta - Museu de Marinha



REVISTA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 342 • ANO XXX

MAIO 2001 • MENSAL • 250\$00



**NOVAS LANCHAS
DA MARINHA**



Comemorações do Dia da Marinha

Cascais, 20 de Maio de 2001



PROGRAMA

18 de Maio a 02 de Junho

Museu de Marinha
Exposição de Pintura



20 de Maio a 02 de Junho

das 10.00 às 20.00 horas
Museu do Mar em Cascais
Exposição das Actividades da Marinha



20 de Maio

às 09.30 horas
Igreja Matriz de Cascais
Missa em sufrágio pelos oficiais, sargentos, praças, militarizados
e civis da Marinha, mortos ao serviço da pátria



20 de Maio

às 11.00 horas
Cerimónia Militar na "Esplanada dos Pescadores"



19, 20 e 21 de Maio

das 09.30 às 16.30 horas
Embarque e passeio de grupos de jovens a bordo de Unidades Navais



Provas Náuticas na Baía de Cascais

19 e 20 de Maio

regatas de vela ligeira

20 de Maio

regatas de vela de cruzeiro



Concertos pela Banda da Armada

Praça Central da Malveira da Serra - **26 de Maio** às 22.00 horas
Praia do Tamariz - Estoril (com fogo de artifício) - **02 de Junho** às 22.00 horas



Concurso de Artes Plásticas

Entrega de trabalhos até 15 de Maio na Comissão Cultural da Marinha,
Capitania do Porto de Cascais e Câmara Municipal de Cascais
(Departamento de Educação)

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 342 • Ano XXX

Maio 2001

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: 250\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

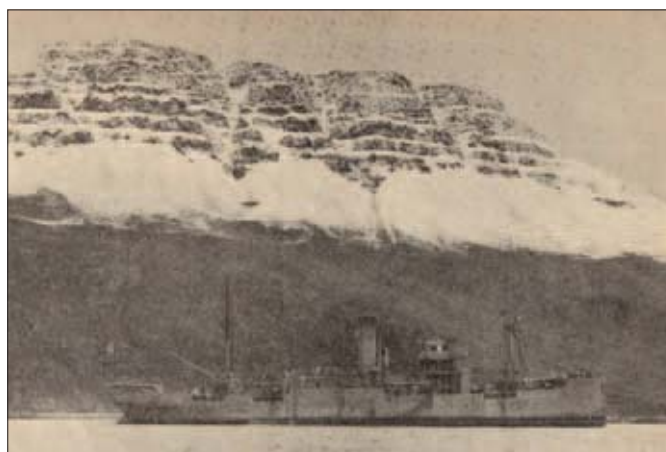
Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

SUMÁRIO

5

Um dia num
navio SAR .



"Gil Eannes":
Ao fim
de 38 anos,
a rendição
ao serviço
da Frota
Bacalhoeira.

9



14 A Marinha homenageia
o Vice-Almirante Ramos Pereira,
por ocasião do 1º centenário
do seu nascimento.



18 Os códices de D. António
de Ataíde, notável figura
da Marinha portuguesa
do século XVI.



Novas Lanchas da Marinha.
Foto de
Augusto Caldeirinha
- Arsenal do Alfeite -

ANUNCIANTES:

OGFE - Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento;
TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, S.A.

PROGRAMA DO DIA DA MARINHA	2
PONTO AO MEIO DIA	4
A ACÇÃO DA MARINHA NO DOURO À LUZ DA IMPRENSA	16
A HISTORIOGRAFIA DA EXPANSÃO – A OBRA DE VAN LINSCHOTEN	20
A MARINHA DE D. MANUEL (14)	22
AS NOVAS LANCHAS DE FISCALIZAÇÃO	23
NOTÍCIAS	24
CONVÍNIOS/SAIBAM TODOS	28
HISTÓRIAS DA BOTICA (8)	30
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS/SAIBAM TODOS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA



O Desempenho Colectivo da Marinha

Um Paradigma de Eficácia

A Marinha tem sido solicitada a intervir em missões militares de natureza diversificada: acções de evacuação, apoio à diplomacia, operações de paz e embargo. No campo das missões de interesse público os empenhamentos estão direccionados para a fiscalização das pescas, o combate ao tráfico de droga e ao contrabando, o apoio em situações de calamidade pública, os estudos hidro-oceanográficos, a segurança da navegação, o controlo da poluição e a busca e salvamento. Em todas elas se verificou o reconhecimento, nacional e internacional, do bom desempenho colectivo da Marinha. Todavia, conhecidas que são as dificuldades orçamentais, como explicar uma situação tão paradigmática?

Poder-se-iam apontar justificações pontuais para o sucesso obtido em cada missão. Apesar da inegável correcção deste procedimento, admito que possui um carácter reducionista, porque o desempenho colectivo da Marinha não resulta de circunstâncias fortuitas, mas da permanente conjugação entre a dimensão marítima do ambiente internacional, a postura de planeamento estratégico do EMA e o elevado profissionalismo do pessoal.

O ambiente internacional possui uma dimensão marítima com um carácter constante, em virtude de a maior parte da actividade política, económica, social e militar da humanidade se desenrolar numa estreita faixa oceânica e terrestre que circunda todos os continentes. Com efeito, 2/3 da população mundial vive a menos de 100 milhas da costa e há cerca de 155 Estados, num total de 193, banhados por mares e exercendo jurisdição sobre extensas zonas económicas exclusivas. Portugal é um exemplo típico de um país nestas circunstâncias, cujo interesse nacional se encontra muito disperso e apresenta características vincadamente marítimas, em consequência quer da sua geografia arquipelágica, quer dos processos históricos de formação, expansão e relacionamento externo. Por isso, em todas as conjunturas internacionais a Marinha foi, é e continuará a ser essencial para aceder às regiões costeiras, intervindo no momento, no lugar e segundo as modalidades determinadas pelas conveniências políticas.

A postura de planeamento estratégico mantida pelo EMA ao longo do tempo, visou adequar as grandes linhas da organização, da edi-

ficação e do emprego do poder naval, à consecução dos objectivos fixados pela política de defesa nacional. No quadro desta atitude clarividente e determinada, especialmente importante e visível nos períodos pós guerra colonial e pós guerra fria, os componentes da estrutura orgânica da Marinha puderam, nos seus diferentes âmbitos e níveis de decisão e actuação, conceber e por em prática planos coerentes entre si e adequados às circunstâncias presentes e futuras, tirando partido dos atributos do poder naval para atender às diferentes necessidades do país.

Por isso, os meios da Marinha permanecem hoje equipados e treinados para o cumprimento das suas missões, pelo que podem responder rapidamente a diferentes situações, bastando, para isso, ajustar o seu estado de prontidão. Como exemplos: os navios que efectuavam um exercício rotineiro anual foram imediatamente empenhados na evacuação humanitária realizada na Guiné-Bissau, desfrutando da sua autonomia e sustentação, que permitem actuações por extensos períodos e a longas distâncias das bases; de igual modo, os sistemas hidrográficos destinados à cartografia náutica e à guerra de minas foram prontamente empregados na complexa localização de viaturas submersas no rio Douro, só possível por incorporarem os mais recentes avanços tecnológicos ao nível do posicionamento, e da aquisição e processamento de informação dos sonares lateral e multifeixe.

Os exemplos anteriores servem ainda para ilustrar que os meios da Marinha se adaptam facilmente a um leque alargado de missões, com objectivos, níveis de exigência e âmbitos de actuação completamente distintos. Este facto traduz uma excelente taxa de custo/eficácia, atributo particularmente útil em Portugal, não só porque contribui para uma melhor gestão dos magros recursos nacionais mas, também, porque no quadro da incerteza do mundo moderno é a única forma de um pequeno país dispor das capacidades necessárias para fazer face, com sucesso, a múltiplas contingências.

Porém, os baixos níveis de investimento e os atrasos na aprovação dos principais programas de reequipamento, têm dificultado de tal forma os processos de aquisição e de modernização de meios na última década, especialmente dos que integram as capacidades combatentes, que a Marinha se encon-

tra do limiar da ruptura. Com efeito, a manter-se esta situação e, tal como se verificou diversas vezes ao longo do século XX, tornar-se-á inevitável a entrada num complexo e desgastante ciclo de degradação irreversível do material, que inibirá o cumprimento das missões à altura das exigências do país.

Apesar da inegável importância do que antes se afirma relativamente aos meios materiais, o elemento decisivo do desempenho colectivo da Marinha é o seu pessoal: um corpo coerente de homens e mulheres, militares e civis, aos quais a cuidada formação e o exigente treino proporcionados pelo nosso sistema de ensino, desenvolveram os conhecimentos, a proficiência, a coesão e o espírito de equipa. Só desta forma se adquire o profissionalismo que é determinante do sucesso quando se pretendem resolver situações difíceis, confusas e, por vezes, de grande tensão e risco, associadas ao emprego real dos meios navais em missões militares e em missões de interesse público.

Contudo, o pessoal é, neste momento, um recurso muito escasso, cuja preparação requer tempo, esforço e incentivos. Por isso, caso não sejam adoptadas medidas políticas urgentes, que tornem mais atractivos o alistamento e a permanência na vida militar, a Marinha perderá capacidade para competir pelos cidadãos mais aptos, o que baixará o nível e reduzirá o seu valor e, até, a sua posição face à Nação, da qual deixará de ser uma verdadeira emanção. Para além disso, agravar-se-ão as preocupantes desvinculações de militares do serviço efectivo, pelo que não será possível dispor de pessoal habilitado e em número suficiente para realizar operações prolongadas no tempo.

No quadro das complexas, importantes e urgentes medidas políticas para ultrapassar os problemas de material e pessoal antes enunciados, é necessário manter a clarividência suficiente para que a premência e a visibilidade das missões de interesse público não inviabilizem as capacidades combatentes. São, como sempre foram, os aspectos doutrinares e os requisitos em meios materiais e humanos das missões militares, que tornam possível o desempenho colectivo que hoje todos reconhecem e que deixa a Marinha orgulhosa pela certeza do dever cumprido.

António Silva Ribeiro

CFR

Um dia ... a bordo dum navio SAR ⁽¹⁾

Começava a animar-se o navio. A autorização para o arranque pneumático dos dois motores já fora dada quando, pelas 14h00 A / LT (2), apitou à faina. Todos os olhares, todos os ouvidos iam dar à Ponte. Lançada à água a última espia de BB, a uma ordem do Oficial Imediato, foi arriado o Jaque (3). O navio, em 13 minutos, acabara de largar do cais militar do Ponto de Apoio Naval.

Tendo aberto de popa com máquina, sob a leve brisa que, do mar, varria a península de Tróia, o navio foi-se afastando paralelamente ao cais. As breves ordens do Comandante que, registadas na «Folha de Registo de Ordens para o Telégrafo e Leme», eram seca e prontamente repetidas pelos respectivos marinheiros da faina, o tinir do telégrafo a transmitir ordens e o pronto retinir com que a casa de controlo das máquinas acusava o seu cumprimento, dominavam o espaço da Ponte onde cada homem, no seu posto, se concentrava na sua função.



Saindo a Barra de Setúbal.

truir o campo de tiro do reparo duplo (5) de 76 mm.

Na Condição Geral «8» e na condição de estanqueidade «Z» (6), começava-se a dar cumprimento à ORDMOV 097/01 dimanada pelo COMNAV quando, cinco minutos depois, se dava volta à faina de largada, definida, através do ETO (7), a Condição «3 A» (8) a que se passou a navegar.

A funcionar toda a panóplia de equipamentos necessários à navegação e à pesquisa de barcos de pesca, nomeadamente arrastões, eventuais infractores a investigar, sem esquecer a escuta permanente do canal

priamente ditos podem ter de ocorrer muito ao largo e a, normalmente difícil, localização e, por vezes, a dramática concretização dum salvamento obrigam a uma pesquisa paciente mas em que os minutos não se podem desperdiçar, sobretudo em condições de tempo adversas.

Na ponte, rendidos os postos, permaneceram até à efectiva saída da barra o Comandante, o Imediato, o Oficial Navegador e o oficial e o pessoal que acabara de entrar de Quarto, além do pessoal que ocupa postos na situação de Navegação em Águas Restritas.

Passada a casa de Mac-Mahon (10), ao largo do Sanatório do Outão, a cumprir a tradição apitou-se, mas nem um aceno se vislumbrou onde eram tantos e tão veementes como sempre são os das crianças. E foram ficando pela alheta de EB o Portinho, o Forte do Cavalo, ...

Ao dobrar-se o Espichel com tempo de SW, força 4 e ondulação de 2,5 m, com visibilidade moderada a reduzida e chuva sob um céu forrado e já rumo a Norte, agravou-se o balanço do navio que responde bem ao mar que se ia cavando.

Ao longo do navio, no Centro de Comunicações, na Cifra, na Casa de Controlo das Máquinas, na Casa das Máquinas, no Centro de Controlo e Distribuição de Energia, na Casa dos Geradores fomos encontrando pessoal de Quarto pronto a intervir embora todos, mesmo os que se podem entregar a lazeres como, em duas das Cobertas desactivadas (11), a jogos electrónicos ou ao saborear de um vídeo no refeitório ou nas câmaras (12), estejam igualmente envolvidos.



Adornando a estibordo.

Primeiro AV DEV, depois AV MF e já com um rumo bem definido, AV TODA (4) fez-se à barra, segundo o «Plano de Entrada/Saída Visual do Porto de Setúbal», enquanto no castelo, engolido o ferro, se procedia ao aboçar da amarra e se arriava o pau do jaque a fim de desobs-

de socorro, o «Canal 16» (156.8 MHz), e frequências associadas à missão SAR, a principal cometida à Corveta «General Pereira d'Eça» ao longo desta semana.

De facto um navio em Missão SAR, fica sujeito a uma prontidão (9) muito apertada pois tanto a busca como o salvamento pro-



No Centro de Comunicações.

Num «Folheto de Integração» que cada novo membro da Guarnição recebe, detalhadamente se descreve o que há a fazer no caso de ocorrerem incêndios, alagamentos ou outros problemas, todos controlados a partir da Central de Limitação de Avarias (LA) também permanentemente guarnecida.

No entanto é na Central de Comando de Máquinas que, como na Ponte, a atenção é mais constantemente requerida porquanto a cada Motor, pois de dois *Diesels* se trata, está atribuído por «Detalhe (13)» um homem (14) que controla a sua condução e funcionamento.

Que no mar ninguém precisa de ser lembrado que todos estão no mesmo bote ou que o «leão (15)» ronda por demasiado perto.

Aproados de modo a passar entre as Berlengas e a «Lane (16)» ascendente foi pedida a redução das 300 para as 220 rpm para se poder desligar uma das duas electro-bombas dos dois lemes, pois a



Anotando parâmetros na Central de Comando de Máquinas.

maior velocidade são, face às condições de mar em presença, mais solicitadas pelos marinheiros de leme.

Quando ocorreu um aguaceiro houve mesmo necessidade de se recorrer à sirene para alertar da nossa presença os navios ou embarcações nas imediações,



O «Cruz de Malta» na crista da onda.

embora, tratando-se de um Domingo, não fosse de esperar grande afluxo de embarcações de pesca. Depois, pela amura de EB, raiou refulgente um duplo arco-iris.

Um recente Radar de Navegação que permite uma mais flexível utilização operacional do seu monitor, além de detectar os ecos de embarcações e de navios, determina-lhes o rumo e velocidade e daí as ilações que podem determinar intervenções no âmbito da fiscalização.

Foi assim que a WSW (17) das Berlengas, pouco antes das 18h00, se detectou um eco que mantendo uma baixa velocidade (3 nós) prefigurava um arrastão em faina de arrasto, estabelecendo-se então a Condição Especial «3F» para Vistoria.

Aproado ao eco quase imóvel apercebemo-nos de que aumentava a velocidade rumo a SSE (18) antes de o avistarmos no horizonte. Ao ser alcançado, já estava aprontada e guarnecida a embarcação a enviar ao arrastão.

Como a ondulação era grande e o arrastão, entretanto identificado visualmente e por fonia, como sendo o «Cruz de Malta», desaparecia na cava da onda o Comandante assumiu o controlo da Corveta quando, nas suas proximidades, à adversidade do tempo se somou um inoportuno aguaceiro.

Por fonia, o Oficial Imediato obteve os elementos de preenchimento do «Fishrep (19)» previsto quando a vistoria física se torna desaconselhável por uma questão de segurança, como circunstancialmente acabou por acontecer, ou por outra tão ou mais pertinente.

Este comunicado de que consta, entre outros elementos, o nome e número da Cédula do mestre, nome e número de Registo da embarcação, o tipo de arte de pesca, o tipo e a respectiva quantidade do pescado a bordo, é então endereçado à Direcção Geral de Marinha e às Capitánias dos Portos da zona onde o arrasto foi detectado e do destino, a fim de aí ser confrontado pelos responsáveis que, à chegada, o poderão aguarar.

Naturalmente uma visita a bordo permitiria a verificação de muitos outros aspectos referentes aos aparelhos e redes de arrasto e às condições de segurança do próprio navio, bem como os meios de salvamento ao alcance das suas tripulações, o seu estado de conservação e a documentação de cada tripulante.

Hoje, porém, a atitude dos mestres, muitas vezes mais novos que os experientes pescadores, denota já uma outra consciência face à regulamentação em vigor, nomeadamente à decorrente da temida esgotabilidade do mar, em recursos vivos, graças a um maior nível de escolaridade e a uma cuidada formação profissional recebida nas Escolas de Pesca.

O jantar que a navegar é servido pelas 18h10, fez-nos então descer à Câmara de Oficiais onde a mesa estava posta como ao almoço, mas agora com protecções metálicas montadas em torno de pratos, copos e tudo o mais que se pudesse deslocar por



Recolhendo informações para o «Fishrep».

efeito do balanço que no exterior assumia o carácter de um espectáculo em que, sob o portentoso cenário da natureza, não há senão espectadores actores.

Porque no mar, fins de semana, folgas ou descanso são meros eufemismos pois inexoravelmente sujeitos aos caprichos do tempo, o mar vai ensinando cada um a silenciar as suas penas, a superar-se e a entreajudar-se como recorda no belíssimo louvor o Ministro do Exército que trocou o Terreiro do Paço pelo Deserto de Moçâmedes e que na Môngua (20) se rendeu à «têmpera» dos marinheiros que sabiam que o «Comando nada podia fazer que modificasse de pronto a situação». Pereira d'Eça, o Africano (21).

Mas situações muito piores podem ocorrer e as refeições podem ficar reduzidas a comidas frias, normalmente enlatadas, porém, desta vez ainda tivemos o privilégio de comer uma saborosa sopa sem se ter de equilibrar o prato na mão e de compensar com o corpo os balanços, contrabalanços e o arfar do assento das cadeiras, fixas ao pavimento, e que, como terráqueos, temos, subconscientemente, por referência ... fiável.

Desta feita um substancial arroz de frango e um doce a rematar, serviram de pano de fundo a um agradável convívio e permitiu-nos compreender a oportunidade de no fim do almoço se terem os oficiais dirigido ao refeitório das praças e aí, com toda a guarnição, saudar com um vinho do Porto, o primeiro, o único, imagine-se, avô a bordo. Claro que às palavras de circunstância foi «voluntariamente» associado o «Capitão (22)» do navio, um jovem voluntário no seu quarto mês de marinha, a que o feliz contemplado não deixou de responder...

Rendido o Quarto às 19h00 (23), fomos encontrar, em nome de uma melhor visão,

a Ponte apenas iluminada pelos mostradores dos instrumentos e, retirado o cone de observação, pelo monitor do Radar que ia lambendo a costa num rasto de luz e, a cada passagem, avivando ecos dos navios na área. Dentre os vultos, que fomos adivinhando, fomos reconhecendo vozes, nomes e depois rostos com quem já nos cruzáramos, únicos incapazes de identificar as pessoas que nos rodeavam. Ao oficial de quarto, tivemos mesmo de perguntar o nome.

Um mar mais vigoroso que rebentava quando o navio, adornado a EB, metia a proa na vaga que se erguia, disparando uma gerbe de espuma, alva na negritude da noite, que, galgando o castelo, ocultando a torre e avançando pelo parque de RAS (*Replenishment At Sea* – Reabastecimento no mar) (24), em cachão vinha esmagar-se contra as vigias, antepara e tecto da Ponte. E o ciclo repetia-se, endireitando-se o navio, subindo à crista enquanto ia adornando a BB, recuperava e de novo descia à cava para, horas a fio, de novo o espectáculo, nunca igualável, se repetir.

Sem folga, o marinheiro do leme lá se desembaraçava para manter o rumo enquanto alguém mais afoito gracejava aliviando o ambiente que se quer de eficiência e não de tradicional quartel ou repartição.

Nas cobertas, nos camarotes, nos beliches o sono a que cada um tem direito não era certamente o que os justos, em terra, conhecem. Mas não só estarão despertos todos os outros que nas entranhas do navio zelam pela nave. Na cozinha e nas copas a palamenta do jantar tem de ser lavada, limpa, arrumada e peada e, adivinhamos, o cozinheiro antecipando o pequeno almoço para a manhã que despertará com 70 (25) estômagos revolvidos e o padeiro a preparar o pão que saboreámos e todos esperam encontrar ao lado do café e do leite e do suplemento que serão ... ovos mexidos.

Alguns dos náufragos puderam ser recolhidos por um Puma da FAP (26) que os depositou no convés de um navio mercante israelita que se encontrava nas imediações.

A corveta alcançou o local do naufrágio em 18 horas depois de vencidas 160 milhas com vagas de 6 a 9 m que provocaram deformações plásticas permanentes a nível estrutural e iniciou a sua pesquisa na esperança, sem êxito, de salvar outras vidas.

Outro arrastão que acorreu ao pedido de socorro, também espanhol, ainda avisou uma bóia que, assinalada, içou e com ela, no chicote duma retenida (27), um corpo que, autorizado, recolheu para ser entregue às autoridades do seu país.

Um evento a que ninguém consegue ficar indiferente.

Doutra vez, no termo de uma missão de rotina, ao regressar ao Funchal para um período de descanso, talvez um fim de semana, ainda não tinham passado nenhuma espia ao cais, quando uma mensagem urgente do Comando da Zona Marítima da Madeira chegou informando que um navio graneleiro norueguês, a 260 milhas, pedia socorro devido a uma intoxicação.

Recebidas do Hospital garrafas portáteis de oxigénio, imediatamente largaram ao encontro do navio cujo armador, capitão e guarnição eram afinal polacos com quem se entenderam em inglês.

Numa inspecção aos porões, um terceiro tripulante ao ver caírem redondos dois marinheiros à sua frente alertou o capitão e apesar de os terem retirado do local, quando a corveta chegou já estavam mortos. Sob a frustração da esperança perdida e do empenho desenvolvido, comboiaram o navio para o Funchal a fim de se proceder a requisitos legais e dar sepultura condigna, na sua Pátria, aos dois sinistrados.

“*Pokój ich duszom, marynarzy!*” (28)



Luzes reduzidas.

Numa circunstância semelhante, em missão SAR ainda recente, um arrastão espanhol surpreendido por uma vaga alterosa, meteu água e adormecendo foi-se virando, permitindo apenas que um SOS, com a sua posição, fosse lançado e que a tripulação se atirasse ao mar.

Mas muitos têm sido também os casos com um final feliz, pois só quem não anda no mar é que não imagina o que será ser náufrago ou sentir-se desamparado. No meio dum oceano, tantas vezes à vista de alguém que desesperadamente o procura ou mais aflitivo, à vista duma costa que ...



Aspecto da ponte de comando.

Acompanhando o Comandante recolhemos ao nosso beliche, passava da meia noite. Adormecidos pelo cansaço quando despertados, tacteando, descobrimos a luz de leitura que, corridas as cortinas para não perturbar o nosso parceiro de camarote, acendemos para ver as horas, estávamos seguros de que os balanços, o arfar, e agora o caturrar e a ocasional cavitação não dariam tréguas ao nosso precioso sono.

Na câmara de oficiais, jornais pelo chão e cadeiras viradas, recomfortámo-nos com umas bolachas e um leite que fomos encontrar na copa onde uma sinfonia de chávenas, talheres ou o que fosse, parecia regida pela colher do açúcar em busca do nosso copo.

Na Ponte os primeiros alvares desponsavam enquanto cruzávamos ao largo da Barra de Lisboa.

Quando a alvorada apitou no ETO, às 06h30, já o Comandante estava na Ponte e

nas nossas memórias.

Agora era Lisboa resplandecendo, as vidraças incendiadas de sol e uma bela fragata de Castela (29) ostentando uma bandeira maior que ela.

Faina às 08h55, ao dobrar Cacilhas e já com os dois rebocadores a postos demandando o canal do Alfeite e depois o cais 3 Sul da Base Naval de Lisboa, um deserto de navios de guerra a que atracaríamos a tempo de os oficiais irem ao «Briefing» com que no Centro de Instrução de Tática Naval (CITAN) se irá preparar o exercício Contex/Phibex 01 programado para a semana seguinte, tendo como convidados unidades da Armada espanhola.

Velozmente a «Mala SAR (30)» não teve de ser aberta.

Quando abandonámos o navio os artlheiros iniciavam as rotinas da Boffors de 40mm como se o navio tivesse passado a semana no remanso duma ... marina.



Mestre apita a Alvorada.

se demandava o enfiamento Gibalta-Esteiro-Mama (duas luzes vermelhas e uma branca) que tomámos, rumo 047, pelas 06h55, cumprindo o «Plano de Entrada/Saída Visual do Porto de Lisboa».

Ao tempo farrusco sucedeu-se um dia bonançoso e o primeiro combóio eléctrico transportou-nos à manhã da nossa primeira entrada da Barra, há 55 anos, vindos duma pacífica e promissora África que já só existe

Quatro «Daphnée (31)» de braço dado, quatro, diante da Esquadilha de Submarinos lembraram-nos que o ambicioso Plano Naval iniciado com Franco continua de vento em popa que a tão vizinha Espanha terá inimigos ou interesses que nós não vislumbramos. Felizes, patetas ou irremediavelmente cegos? Nós!

Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves

1TEN REF

Notas:

- (1) Search and Rescue i.e. Busca e Salvamento ... de vidas humanas no mar
- (2) A – Alfa é o fuso da hora oficial de Verão, ou LT - Local Time
- (3) O Jaque, à proa, é uma bandeira quadrada que a navegar vai arriada.
- (4) AVante DEVagar, Meia Força e TODA a força
- (5) Plataforma móvel em direcção onde assentam duas peças de artilharia.
- (6) Todos as portas, escotilhas, etc., marcados X, (X), Y, (Y), Z e (Z) que, em Postos de Combate, têm de estar fechados.
- (7) ORDem de MOVimentos do Comando NAVal.
- (8) Navegação em Águas Restritas.
- (9) Entre duas horas e Imediata (Aviso de mau tempo ou outro de idêntica gravidade).
- (10) Oferecida ao Presidente da França que, em 1875, arbitrou a nosso favor o litígio com a Inglaterra acerca dos territórios de Lourenço Marques e a sul do rio Maputo que dá actualmente nome à capital de Moçambique.
- (11) Do navio foi, com substancial redução da sua guarnição, desembarcado equipamento obsoleto ou desnecessário às suas presentes missões, mais de interesse público marítimo do que militar.
- (12) Nos navios de guerra as câmaras são as salas comuns dos oficiais ou dos sargentos. O comandante dispõe normalmente de uma camarinha privativa.
- (13) O «Detalhe» é o mapa geral das funções atribuídas a cada elemento da guarnição em cada uma das várias «Condições Gerais (17)» ou «Especiais (13)» em que o navio se encontra empenhado, sintetizadas num «Cartão de Detalhe» pessoal.
- (14) Este tipo de navios não possui instalações para pessoal feminino.
- (15) Os marujos sabem que a fera é o mar.
- (16) Um Canal virtual a 9 milhas a Oeste das Berlengas, por onde deve passar o tráfego que se dirige para Norte e que permite assegurar uma navegação mais sã e fazer um controle estatístico do tráfego marítimo. Em Espanha feito diariamente ao largo do cabo Finisterra, em Portugal foi apenas feito ao largo do cabo da Roca durante um breve período e há mais de uma década.
- (17) Leia-se Oes-sudoeste
- (18) Leia-se Su-sueste
- (19) Mensagem de Declaração de Avistamento/Vistoria de embarcações de pesca..
- (20) «...Agosto de 1915 ... (contra os) ... aguerridos Cuamatos, Evales e Cuanhamas... 60.000 guerreiros, dos quais 20.000 ou 30.000 dispunham de armas modernas ... auxílio dado pelos alemães ... »
- (21) O braço de armas da corveta recopia o de D. Afonso V, o Africano. A espada, legada pelo General Pereira d'Eça à Armada, encontra-se patente no Museu da Marinha.
- (22) «Capitão» é tradicionalmente a designação dada ao menos graduado e normalmente mais jovem elemento da guarnição. Talvez uma forma de o compensar pelos trabalhos mais pesados que lhe eram atribuíveis. Na Armada são admitidos Voluntários a partir dos 18 anos.
- (23) Os quartos não rendem às tradicionais horas porque são agora de três horas.
- (24) Recorda-se que aqui esteve montado um «Ouriço», uma arma anti-submarina. Tratava-se de uma plataforma disposta de um elevado número de espigões alinhados e ligeiramente inclináveis, daí o nome, que recebiam projectéis que num ataque bem orientado se afundavam em círculo, sobre o submarino.
- (25) A actual guarnição compõe-se de 7 oficiais, 13 sargentos e 50 praças.
- (26) Helicóptero ao serviço da Base Aérea do Montijo.
- (27) Na ponta de um cabo de pequena bitola.
- (28) Leia-se «Pócuí irr dújom, marenáje!». Paz à sua alma de marinheiros!
- (29) A fragata «Balears» da classe Americana «Knox».
- (30) Onde se guardam equipamentos e documentos necessários a este tipo de missões, inclusivé uma máquina fotográfica e uma câmara de vídeo.
- (31) Reduzida, a nossa esquadilha, a dois submarinos.

O “Gil Eannes” Entre a Guerra e a Paz

(Conclusão)

Mais longe, na Madeira e nos Açores estalam movimentos revolucionários que serão controlados, sob o comando do Ministro da Marinha, por navios das Marinhas de Guerra e Mercante (1) entre 6/04/31 e 12/05/31.

No rescaldo, será o «Gil Eannes» que a 27/06, após revista ministerial, conduzirá a par da nova guarnição do «Adamastor», estacionado em Macau, 2 passageiros, 64 presos políticos com destino a Timor a que se juntaram, no porto da Preguiça (2), mais cinco, em Bissau, outros 14 e em Luanda, dez e dois timorenses a repatriar, além de um clandestino (!?) descoberto já depois das regulações das agulhas e do radiogoniómetro feitas ao largo de Cascais.

Em todos estes portos e em S. Vicente, S. Tomé e no Lobito meteu água, frescos e/ou carvão até demandar Lourenço Marques com oitenta dias de viagem, sendo então os presos, nos portos confinados à coberta, alojados na cadeia civil. As bagagens dos 90 que reembarcaram foram, à semelhança de Lisboa, revistadas sendo-lhes apreendidas duas pistolas carregadas e várias garrafas de álcool (3).

Em dez dias entrou, a 17/09, em Port Louis saindo a 23 para Batávia (4) sendo observado um eclipse total da lua, a 26, e, atravessado o estreito de Sonda, entrou no porto daquela cidade a 10/10 e em mais seis dias, a 21, alcança Dili onde, como ocorrera em S. Tomé, encontra dois navios mercantes nacionais.

Desembarcados os 4 passageiros larga para o enclave do «Oekussi» onde presos e suas bagagens são desembarcados, efectuando algumas viagens nas costas da colónia antes de, via Macassar, demandar a 12/11, o porto artificial de Macau.

De 14/11 a 16/01/1932 sofre fabricos vários em Hong-Kong e regressa a Macau onde 31 praças destacam para o vapor «Chinde» que segue para Moçambique e efectua a rendição da guarnição do «Adamastor», o embarque de material militar, nomeadamente dois aviões Fairey (5).



O cruzador “Adamastor”.

... DE XANGAI, VIA BOMBAIM, A LISBOA

Com o costado pintado por chins, passa de novo pelo estaleiro, sendo enviado a Xangai, onde depara com 30 vasos de guerra de diversas nacionalidades, um deles o «Adamastor», a recolher refugiados que não comparecendo o fazem descer os rios Whangpoo, Woosung e Yang-tzé-kiang e regressar a Macau.

Mais 22 caixotes, para o Ministério das Colónias, 222 bagagens e alguns passageiros e com três dias em Hong-Kong ei-lo, de 24 a 30/03, em viagem para Singapura que deixou a 2/04.

Na madrugada de 4, antes de entrar no Índico, foi observado, durante horas, um estranhíssimo fenómeno de «...faixas do mar iluminadas ... movimento vibratório ... ondas de nevoeiro luminoso...».

Depois de Colombo demanda Mormugão (6) onde mete dois caixotes do BNU (7) com moedas de ouro, 102 troncos de teca, carros de campanha e outro material militar e refaz a pintura.

Em Bombaim recebe carvão e a urna do falecido cônsul de Portugal antes de se afoitar aos golfs da Arábia e de Aden (carvão), e prosseguir rumo a Suez, Port Said, Malta, Gibraltar e Lisboa onde chega a 4/06, com 26.625 milhas percorridas, e entrando, por um ano, em meio armamento.

O RESSURGIMENTO NAVAL

Como o Programa Naval de Magalhães Corrêa começasse a tomar corpo havia que enviar as guarnições e material vário e para essa missão aprontou-se o «Gil Eannes» que efectuou duas viagens a Inglaterra.

Na primeira, que durou um mês e teve início em 3/09/1933, visitou três portos trazendo para Lisboa «minas, torpedos, munições de artilharia, aparelhagem especial, metralhadoras, colheres dos tubos lança-torpedos, peças de artilharia de 12 cm (para o «Pedro Nunes») e muito outro material».

No ano seguinte demandou quatro portos e regressou a Lisboa a 27/03 com seis peças de 120 mm para os contratorpedeiros «Douro» e «Dão» e outro material de guerra.

As mudanças de comando iam ocorrendo e desta vez com intervalo de mês e meio.

A 1/06 com contratorpedeiros, submarinos, avisos e a aviação naval participa num exercício de desembarque de forças de Marinha que nas suas baleeiras tomaram de assalto a praia da ... Cruz Quebrada.

No mês de Julho participou em importantes manobras entre a Madeira e os Açores



O “Gil Eannes” nos exercícios da Cruz Quebrada: as forças de desembarque saltam nas baleeiras.

para integração das novas esquadilhas de contratorpedeiros no conjunto das nossas forças aeronavais.

Nova viagem a três portos ingleses (docagem e carvão e carga) a tempo de embandeirar nos topos para celebrar a incorporação do novo contratorpedeiro «Tejo», a 12/10, depois de 40 dias de ausência.

Após três breves comandos e duma longa imobilização larga para o Funchal onde permanece de 10 a 30/08/1936 e no Tejo, presença a revolta dos navios, reflectindo as tensões da sangrenta Guerra Civil espanhola.

Nova, mas idêntica, missão ao Reino Unido entre 9/09 e 19/10 onde embarca material de guerra nos habituais portos.

TERRA NOVA - III

Inactivo até 16/12, data em que passa à disponibilidade até que, a 31/06, foi mandado passar, sob o comando do CFR António José Martins, a completo armamento com o objectivo de regressar à Terra Nova, serviço em que se manteve com grande regularidade confirmando o reconhecimento internacional já granjeado.

A sua 4ª campanha iniciou-se a 14/07, numa tirada directa de 9 dias, começando logo por visitar 8 bacalhoeiros antes de entrar em Halifax. O 1º cruzeiro, de 9 dias e seis visitas, levou-o, a 13/08, e por cinco dias, a S. João.

Depois gelos os mares da Groenlândia, por entre gelos flutuantes, avistando ao 6º dia os primeiros dos 27 lugres a que prestou assistência antes de entrar em Godhavn, na ilha de Disko, até 11/09.

Nesses 5 dias apresentaram cumprimentos ao governador dinamarquês, que, com a família, retribuiu e a quem foi oferecido um passeio aos bancos.

A acção de assistência médica alargou-se, neste porto, a um esquimó e a um inglês envolvido em estudos estratosféricos.

Novo cruzeiro nos bancos da Terra Nova, uma média de uma visita por dia, em 9 dias, até S. João onde uma força prestou honras fúnebres ao cônsul de Portugal.

O 4º e derradeiro cruzeiro desta campanha iniciou-se a 4/10 com 21 navios visitados, entre eles o «Elite», o 2º arrastão de bacalhau da nossa frota, e uma intervenção numa insubordinação a bordo do «Infante de Sagres»

Numa semana pintado e abastecido larga a 26/10 para Horta, visitando um lugre no caminho e recolhendo, nesta cidade, um pescador hospitalizado deixado pelo «Pescador» que ultrapassa ao largo da Terceira para a 9/11 amarrar à bóia.

Duas comissões, às Ilhas e de novo a Inglaterra, ocupam-no no 1º semestre de 1938.

Uma vez mais o D.L. de 1927 o levará aos bancos. A 8/07 solta rumo à Horta com equipamento para o posto radionaval e, atestado de carvão, a 18 inicia a sua faina assistencial a oito lugres, entre os quais o «Argus», um dos mais modernos, e o «Gazela I» com



O «Gil Eannes» fundeado no porto de Godhavn.

mais de 70 anos, ambos da casa Bensaúde e dois dias depois entra em S. João.

Faz-se ao mar a 28 e é informado do desaparecimento de um pescador num mar de gelos flutuantes mas, impotente, segue para a Groenlândia onde visita 40 bacalhoeiros e, no banco de Davis, a outros pesqueiros, recebendo um pescador nosso que, na companhia do médico e do capelão do «St Yves», é transferido para o nosso navio hospital, dias antes de se terem, a 13/08, observado «...«intensos fenómenos de refacção, aproximando e invertendo navios»...».

Vários incidentes vão assinalar a próxima escala em Godhavn; No apertado canal de entrada houve que contornar uma «montanha de gelo flutuante (8)» e depois, ao fundear no estreito porto (9), o ferro não unhou e acabou, depois de rebentarem várias espias, por encalhar. Alijadas 213 toneladas de água doce e salgada (lastro) e deslocado para vante algum carvão, na preamar e à força de máquina desencilhou e, safo, foi fundear.



O «Gil Eannes» na manhã de 19 de Setembro de 1941 salva a bandeira da União no porto de Nova York.

Depois de uma retemperadora estadia sai para S. João onde se reabastece antes de a 14/09 voltar aos bancos e às visitas (11 dias, 35 dos nossos navios e alguns franceses) passando o correio a dois lugres que regressavam a Portugal.

Em S. João há a oportunidade de se oferecer uma recepção a bordo na enfermaria de estibordo, decorada a preceito, com ceia servida na câmara de sargentos e que além de muito concorrida, decorreu animadamente até «às duas horas da madrugada».

A 16/10, depois de 4 dias de mar, regressa ao mesmo porto para reparação das caldeiras e, na sota, embarcar carvão e largar, a 27, sob o espectacular efeito de «muitas auroras bore-

ais», para os Açores em cujas proximidades «foi visto um fenómeno curioso: às seis horas nasceu o sol, cujo semi-disco superior apareceu francamente verde; pouco depois encobriu-se e ficou a parte do céu que estava por baixo com a mesma cor verde, durante cerca de um minuto.»

Água e carvão embarcados, na Horta, Lisboa à vista a 6/11. Última faina,

o desembarque de 14 pescadores ao cuidado do Grémio (10) a encerrar a 5ª campanha.

A 12/06/1939 amarrrou à ponte do Grémio, ao Ginjal, e embarcou 3271 caixas de isco e apetrechos para a frota que, via Horta, alcançou a 9/07 tendo fundeado com mau tempo junto dum lugre que só avistou (e visitou) no dia ...seguinte.

Visitados mais oito navios, estaciona em S. João de 14 a 26 e a 31 iniciava as visitas (7 e depois 24) após o que entrou em Godhavn navegando entre icebergs.

Uma semana depois fazia-se ao mar e visitados 9 bacalhoeiros retorna a S. João para voltar a sair a 13.

Uma fatalidade iria somar-se às dificuldades do nevoeiro ou do mau tempo. Um pescador recolhido do «Granja» foi dado como desaparecido e invertendo-se o rumo até ao suposto ponto da tragédia, esta, ao fim de duas porfiadas horas, foi dada por consumada.

Em S. João, na noite de 17/10, desencadeou-se tal tempestade (711 mm Hg) que o navio, amarrado com 24 cabos de cairo, arrancou um cabeça do cais, atrasando o regresso a Lisboa para 21, sendo, a 28, brindado, na Horta, com um eclipse da Lua.

Saído, forneceu o ponto a um hidroavião americano que, de Lisboa, demandava aquele porto. A uma semana do S. Martinho desembarcou os pescadores, são ou doentes, que recolhera e a 28/12 o seu muito estimado comandante (11) passa à reserva entregando o comando.

1940, 30/06; feita a calibragem do radiogoniómetro, na véspera, segue para Ponta Delgada e da Horta rumo directo à Groenlândia que, celebrada missa a bordo, na segunda feira, 16/07, avistam pelo través de estibordo.

Pôr do sol às 21h50, baleotes, miragens, icebergues, uns à deriva outros encalhados nos bancos, como então aconteceu no banco Fyllas onde o «São Ruy (12)» foi o primeiro de 32 bacalhoeiros a ser assistido, entrando Godhavn de 23 a 30.

Depois mais 27 navios, mau tempo, nevoeiros e ... icebergues. Um radioso nascer do sol às 03h30 que deu lugar a uma cerção de dois dias a tempo de se observar as franjas luminosas de uma aurora boreal que evoluiu para feixes combinados com um brilhante arco e nova apoteose ao anoitecer.

S. João (uma semana) rima com carvão. Nova saída, 10 navios, S. Pedro por um dia, e a 2/09, franqueadas a barragens de defesa submarina entra em Halifax para descanso.

Após mais treze lugares dá-se volta à campanha. Via Horta e com a barra patrulhada por um navio de Sua Majestade ei-lo em Lisboa, a 17 para uma demorada estadia assinalada pela mudança de comando e, de 15 a 16/02, um violento ciclone a que por pouco não sucumbiu.

A 12/06 larga depois de experimentada a máquina, carregados isco e material de guerra e embarcados 7 sargentos e 36 praças para o Centro da Aviação Naval de Ponta Delgada. Aqui encontrou o «Douro» e o «Lima» e, na Horta, o «Dão». Das Lages, nas Flores, zarpa para os bancos onde chega a 28 iniciando logo as suas tarefas.

A rotina foi quebrada quando da escolta a um comboio de 40 navios constituída por contratorpedeiros e corvetas, destacou a «K 150» a identificá-lo enquanto era sobrevoado por um ... hidroavião.

Aguardavam-no 35 ansiosas velas brancas que «receberam a carinhosa assistência do veterano» navio antes de demandar Godhavn onde chegou a tempo de assegurar um comovedor funeral a um pescador do «Maria da Glória».

Mais dois cruzeiros já com alguns bacalhoeiros de regresso que em parte comboiou, como outras vezes acontecera, rumo a ... Nova Iorque.

Salvado o forte Gay passa sob as pontes de Brooklyn e Manhattan e atraca ao cais 33 para embarcar ... bacalhau e ver 6 homens ... desertarem antes de, a 10 de Outubro, largar para o Douro – Massarelos onde deixou a carga e uma semana depois, a 1/11, concluir na capital a 8ª campanha.

A sua última viagem como navio da Marinha de Guerra foi eminentemente militar; 22 peças de artilharia e munições para a base naval de Ponta Delgada, viaturas e aviões para o Exército e outra carga militar, além de materiais de construção que deu, ali, lugar a outra carga e, com as devidas honras, aos restos mortais de dois pilotos navais, um 2º tenente e um 2º sargento, vítimas de acidente.

NAVIO CIVIL

A 20/12/1941 terminava o seu serviço militar-naval arriando a flâmula e o jaque a 14, depois de retirada a artilharia e guarnição, substituída por uma tripulação sob o comando do capitão da marinha mercante Cândido da Silva.

Porque a guerra continuava e o país percebia, mais uma vez, que só excedendo-se a si própria, a sua, entretanto empobrecida, marinha mercante conseguia, para matar a fome da população, suprir a afiliva indisponibilidade de cargueiros estrangeiros (13) é que o «Gil Eannes» foi engrossar por DL de 3/02/1942 a frota de comércio com o sinal de código CSAU e, na chaminé, as cores da Sociedade Nacional dos Armadores de Bacalhau (S.N.A.B.).

Averbará 27 viagens, de assistência à frota bacalhadeira em zona de guerra declarada, sob o comando do muito estimado e notável CFRAG José Martins, agora na Reserva, e algumas mistas, de comércio e assistência, em que leva vinho para os USA e vinho e sal para o Canadá, donde traz, respectivamente, carga geral e ... bacalhau seco. Outros destinos estão em Espanha, França, Reino Unido, Ilhas e o ... Brasil («assúcar (14)»).

Mas também transporta pessoal da Armada para a recolha de redes e minas de barragem e a guarnição do novo NH «Almirante Lacerda». Os mais ilustres passageiros que neste período transportou foram o Arcebispo de Mitilene e o embaixador Teotónio Pereira que acompanharam uma imagem de Nossa Senhora da Boa Viagem para Gloucester.

Quando em 1951 recebeu um radar ainda não ia longe o dia em que, imerso num denso nevoeiro, abasteceu de água um bacalhoeiro com que chegara à fala sem nunca se terem chegado a ... ver.

O correio, os jornais, as encomendas que traz e recolhe, a TSF para mensagens especiais, os abastecimentos, as consultas, os medicamentos, o conforto duma enfermaria, o socorro duma sala de operações ou o recolhimento da capela e, mais do que a eloquência das estatísticas, a memória dos pescadores são testemunho da humanitária missão cumprida com desvelo ao longo de tantos anos.



O «Gil Eannes» parte pela última vez para a assistência aos pescadores do bacalhau.

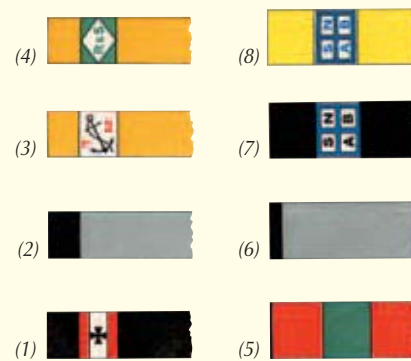
Ao serviço de duas bandeiras e de cinco diferentes armadores, oito vezes mudadas as cores da chaminé, a cinco de Outubro de 1954 termina a derradeira viagem. De tudo despojado, inclusive do nome, será vendido em almoeda. Os que nele serviram e os que serviu não o esquecerão.

Melhor sorte terá, «in extremis», o navio (15) que lhe sucederá na missão que, com o nome e o sino, dele recebe. Este, patente no Museu da Marinha, na sala que evoca a que foi a «maior frota bacalhadeira de pesca à linha do mundo» (16).

Importa que navios símbolo de uma época, mercantes ou de guerra, sejam preservados como apelativas imagens das suas Marinhas (17) ...

Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves

1TEN REF



Cores que o «Gil Eannes» usou na chaminé.

- 1 – Companhia alemã Hansa, de Bremen
- 2 – Marinha de guerra portuguesa (1916-1918)
- 3 – Transportes Marítimos do Estado
- 4 – Rau & Santos
- 5 – 2ª guerra mundial
- 6 – Marinha de guerra portuguesa (1924-1942)
- 7 – Sociedade Nacional dos Armadores de Bacalhau (1ª)
- 8 – Sociedade Nacional dos Armadores de Bacalhau (2ª)

Notas:

(1) Mais de 10 navios tendo o cargueiro «Cubango» servido de transporte dos aviões da Armada.

(2) Ilha de S. Nicolau.

(3) O que nos poderá dar uma ideia da amplitude da sublevação contra a Ditadura saída do 28/05 de 1926.

(4) Actual Djacarta.

(5) Um deles o «Lusitânia».

(6) Sri-Lanka e Estado Português da Índia, Goa.

(7) Banco Nacional Ultramarino, o Banco emissor em todo o Ultramar excepto Angola, com sede na rua do Ouro e que depois de várias fusões, após 1974, desapareceu.

(8) O autor que vimos seguindo, o Comandante Amorim Loureiro procura evitar o uso da palavra «Iceberg», ela própria híbrida do inglês (ice, gelo) e do alemão (berg, montanha).

(9) «O navio não dispunha dos planos do porto, por serem secretos, e não havia práticos.»

(10) Dos Armadores de Navios de Pesca do Bacalhau. Na organização corporativa do Estado Novo o patronato estava organizado em Grémios e o trabalho em Sindicatos Nacionais, havendo, como «almofada», as Casas dos Pescadores e, mais tarde, as Casas do Povo.

(11) O Cte José Maria Martins além de ser um marheiro competetíssimo era um homem de inesquecível afabilidade e um reputadíssimo ... fotógrafo!

(12) Não existe santo deste nome.

(13) E que daria azo, anos depois, ao que se tomará, tememos, no saudoso Despacho 100.

(14) Com o arroz e o café o lote de produtos mais desejados.

(15) Em vésperas de desmantelamento numa emissão do programa «Memória do tempo» o Prof. Dr. Hermano Saraiva consegue a sua recuperação museológica.

(16) Típico do Estado Novo o título de uma notícia do Diário de Notícias do início dos anos setenta acerca da benção dos bacalhoeiros que partiam para a campanha em que a frota, inequivocamente numerosa, já quase seria a única de pesca do bacalhau à ... linha. Se fosse por razões ecológicas ...

(17) Como em Londres, Portsmouth, Paris, Nova Iorque, Toronto, Rio de Janeiro, ...

Bibliografia:

1 - AMORIM LOUREIRO, Carlos Gomes de, A História de Um Navio, O «Gil Eannes», Lisboa, Gabinete de Estudos Das Pescas, 1956, 223 páginas.

2 - Diversos autores, Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, 2ª Ed. Lx., Enciclopédia Lda, s/ data.

Um Médico a bordo do “Gil Eannes”

Aguardava-nos o Sr. CALM Gualter Marques na «Sala dos Almirantes» onde, antes de mais, nos surpreendeu pela sua vivacidade e desenvoltura. Não nos foi, por isso, difícil imaginar o irrequeto estudante de Coimbra a conquistar, com elevadíssima primeira classificação, uma carreira de Médico Naval, em 1940.

E, muito menos, a agarrar o desafio de embarcar no «Gil Eannes», rumo à Terra Nova e, para acompanhar a migração do bacalhau, à Groenlândia, em missão deveras espinhosa; numerosa a frota, penosa a faina, hostil o tempo e implacável a ... guerra.

Revista da Armada – Sr. Doutor, como foi parar ao «Gil Eannes»?

Dr. Gualter Marques – O Director do Hospital de Marinha, entendeu ser a pessoa indicada. Pelos meus interesses profissionais e pelo meu espírito aventureiro.

R.A.: Num momento muito especial ...

Dr. G.M.: No auge da Guerra no Mar. Os torpedamentos alemães aos comboios de Murmansk atrasaram a nossa partida para esse duplo teatro de pesca e de ... «caça». Em 1942, em vésperas de partida, um comunicado alemão avisava; quem aí navegar, «depois de 26 de Junho, ... expõe-se à destruição». Lá fomos, cantando e rindo...

R.A.: Quem o acompanhou, Senhor Doutor?

Dr. G.M.: O navio, então, era civil. Da tripulação recordo o Capitão Silva, o Imediato Passos, três Pilotos, um deles Cabo Verdeano, o Veterinário, Dr. Botelho, e o Capelão, Padre Encarnação, além de um punhado de bravos homens do mar. Da Armada o 2TEN AN Carlos Souto, eu próprio, então 2TEN MN, e o CFRAG na reserva António José Martins, nas funções de Capitão do Porto da Frota Bacalhoeira, incumbido de zelar pela segurança dos navios e pela disciplina dos tripulantes.

R.A.: Uma pessoa muito especial ...

Dr. G.M.: Sim. Um reputadíssimo fotógrafo



Entrevistando o Dr. Gualter Marques... um jovem de 87 anos !

amador que como comandante se afirmara, à imagem do CFRAG Matos Moreira, «um oficial completo, de grande resistência física e de créditos sólidamente estabelecidos» nele aliados a um fino trato, humanismo e ponderação reafirmados por entre icebergues, buzinas de nevoeiro e violentos temporais. Mas sobretudo porque era amado como ... olhe! Como «um Pai»!

R.A.: Como foram os contactos com a frota?

Dr. G.M.: Largámos de Lisboa a 24 de Junho rumo a Nova Iorque que, apesar das maravilhas de engenharia e de senso prático, foi cidade que não nos cativou. Os nossos únicos passageiros, o novo cônsul em S. João da Terra Nova e a família, recentemente evacuados de Murmansk, de avião, ali nos precederam.

Daí, depois de Norfolk e New Port, para carvão, a 27 de Julho chegámos junto dos primeiros três lugres da Terra Nova. Na Groenlândia os pescadores, ao saberem que o Cte José Martins continuava presente naqueles mares acolheram-nos aos vivas, atirando os bonés e as roupas ao ar, com um entusiasmo comovente. Está a ver?

R.A.: Tiro as necessárias ilações ...

Dr. G.M.: A contrastar, os dóris que nos chegavam com os doentes. Uns ficavam hospitalizados, outros regressavam devidamente medicados e muitas vezes eram os capitães e pilotos que faziam de ... enfermeiros.

Os que baixavam tomavam um banho e cortados os cabelos e a barba recolhiam aos alvos lençóis duma enfermaria que, parecendo-lhes um luxo asiático, trazia aos seus endurecidos rostos uma alegria feliz.

Os cuidados dos dois enfermeiros civis e os meus distribuíam-se por uma população dispersa de 3000 homens que muitas vezes me consul-

tavam pela TSF e, pior, por interposta pessoa, o capitão ou o imediato, o que muito dificultava os diagnósticos que, como o exercício, tocava todas as especialidades, excepto, bem entendido, as do sexo feminino. O sumário equipamento laboratorial de análises e um aparelho de Raios X, que fizera embarcar, eram então utilíssimos requintes.

R.A.: Viveu o Sr. Doutor algum momento tão emocionante como, em 1950, o do marinheiro da «Sagres» que, com toda a solidariedade do «Dão», salvou ao largo dos Açores?

Dr. G.M.: Sim, com final feliz e ... também não. Como os bacalhoeiros tinham largado em Abril e Maio os problemas acumularam-se. Um veterano do «Delais» apareceu em estado de coma hipotérmico no dóri em que o tivemos de içar. Chocados com «os maus tratos» a que o sujeitei, quando o viram balbuciar as primeiras palavras passaram a chamar-lhe «ressuscitado». O curioso é que o próprio quando acordou julgava que estava no ... Céu.

R.A.: Logo no Céu ...

Dr. G.M.: Mas em 43 lugres e 3 arrastões nem todos os casos foram tão felizes. Não tendo conseguido, à vista de terra, vencer as hemóptises do contra-mestre Bilela, do «Aviz», nossa única perda, assegurei-lhe uma câmara ardente à proa e, em terra, uma sepultura. Em Egesdeminde a comunidade esquimó protestante, num inesperado gesto de puro ecumenismo, associou-se ao funeral deste bravo. Flores que nunca em tal terra vira, foram depositadas na sua sepultura pelas gentis mãos femininas que, com mil cuidados, as cultivaram, sublinhando as tocantes palavras, mesmo para estrangeiros, do Capelão e do Cte José Martins.

No dia seguinte, apesar do mau tempo, fomos

os dois, inconsoláveis, implantar uma cruz de madeira feita pelo carpinteiro de bordo. Foi assim, em seis meses de viagem...

R.A.: Quando contactou pela primeira vez com aquele povo?

Dr. G.M.: A 4 de Setembro, a quase 70º N, quando, pela experiente mão dum piloto esquimó, penetrámos a rochosa entrada de Egesdeminde cercados de barcos de mulheres esquimós, vestidas de cores garridas que, para geral contentamento, nos saudaram entusiasticamente.

De menos de 400 habitantes esquimós e cerca de uma dezena de dinamarqueses incluindo dois médicos, uma simpática médica e um pintor, aí retirado, era uma cidade de pequenas casas de madeira vermelho escuro ou amarelo torrado com um telhado de fibra pintada de verde, construídas sobre montes de pedra e dominadas pela torre da igreja.

R.A.: Ainda assim são.

Dr. G.M.: A terra é inóspita e o cão esquimó, que não ladra, antes uiva, é de uma força e ferocidade inauditas. A população delicada e acolhedora. As mulheres cumprimentam-nos ao gracioso modo tradicional e, note, não havia analfabetos e o ensino obrigatório já era de seis anos.

E mais; não havia prisões. Só na capital, Godtaab, vi polícias, mas sem qualquer ... arma.

Atrevido como sou, acabei por organizar um muito divertido glossário básico que nos foi muito útil. Confraternizámos e neste capítulo as recordações são as melhores.

R.A.: As fotografias que guarda consigo testemunham-no...

Dr. G.M.: Os contactos aprofundaram-se, inclusive por ser médico, pois todos aprendemos as palavras essenciais que nos abririam as portas. A seguir as cantigas, as danças e os costumes.

As danças deles são violentíssimas, com acelerados rodopios e paragens bruscas; mas também por lá dancei o fox e o tango. E as mulheres esquimós tem uma pele inesquecivelmente ... sedosa.

E, claro, também lhes ensinámos cantigas e danças nossas. O vira, as rodas ...

R.A.: Tentamos imaginar. E da safra?

Dr. G.M.: Quando cheguei procurei integrar-me o melhor possível no viver daqueles bravos. Deixei crescer a barba e pesquei 18 bacalhau – para saber como aquilo era – e de tal modo azagaia que fui graduado em «Pescador de 1ª Linha». Mas o trabalho clínico acabou por me absorver completamente.

A vida de todos era duríssima. Às 5 ou 6 da manhã, com a mesma luminosidade da meia noite, levantavam-se e engoliam umas chávenas de café com um pedaço de pão, e logo apetrechavam o seu dóri que arriavam à força de braços para, à vela ou a remos, se afastarem de 4 a 6 milhas em busca de um bom peixeiro.

De pé, iniciavam a pescaria azagaiaando o bacalhau até que cheios vinham descarregá-lo nos quetes, anotando o capitão ou o imediato os quintais pescados, de 80 a 300 por dia, antes de voltarem de novo à faina.

Um momento desejado é o do sinal de que o

capitão não quer mais peixe a que se segue, no lugre, sob o tempo que fizer, tão desprotegidos como no dóri e sempre molhados, a escala que consiste em cortar as cabeças, eviscerar, lavar, salgar – o salgador é o principal especialista – e arrumar no porão o péitu que tão bem conhecemos.

Pelas 2 ou 3 da madrugada aquecia-os a chora, o caldo de arroz, alho, tomate, cabeças e línguas de bacalhau que provei sem que se tenha cumprido a profecia de que por isso, tivesse de lá voltar no ano seguinte.

Chegavam a desejar uma brisa que impedisse o capitão de os mandar pescar.

R.A.: Uma brisa?!

Dr. G.M.: Nem mais! Quando vi dóris acabados de largar, regressarem a toda a pressa e me disseram que era a brisa não imaginava que de um mar chão, como o Mondego no Choupal, se pudessem elevar de repente verdadeiras serras de água.

Se não for uma breve brisa cavaleira, dura três ou quatro dias. As Tareias de Sudoeste viram tudo do avesso; apetrechos, mastreação, dóris e até homens, que outros terão de substituir ao leme, vão, irrecuperavelmente, parar ao malagueiro. As de Noroeste levam-nos num ápice, a correr com o tempo em árvore seca, aos Açores donde o regresso aos bancos era muito moroso.



A bordo do NRP "Tejo" o Dr. Gualter Marques como 2º Ten, em grande uniforme.

R.A.: À vela?

Dr. G.M.: Sim. Não calcula o que há de heróico e de científico no ir até 70º N, apenas com uns «paninhos» nos mastros. Mas mesmo arrastões que dispunham de máquinas não eram poupados.

Enfim, de olho na menor descida acentuada do barómetro ou escutando os boletins meteorológicos, pois muitos lugares já dispunham de TSF, que também reparávamos, vivia-se, sem falar dos nevões, no pavor das ... tempestades.

R.A.: E que é que amenizava tanta a adversidade.

Dr. G.M.: Os programas musicais via rádio – um começava sempre com um fado de Coimbra que me era dedicado e que eu retribuía com música portuguesa e contando anedotas. Mas mais belo que ver a manobra de virar de bordo de um lugre veleiro, que contornar um perigosíssimo iceberg, que contemplar uma espectacular aurora boreal ou um pôr do sol melhor dos que o de Rubens, é a profunda solidariedade em que todos os homens do mar se desfazem para ajudar os mais atingidos pelo mau tempo.

R.A.: Sinceramente?!

Dr. G.M.: Oh! A solidariedade, o humanismo e o sacrifício heróico dos pescadores que tive oportunidade de ver e sentir, excedeu a minha melhor expectativa.

Mas não esqueça as esquadras brancas, como eu lhes chamava, de icebergs verdadeiros, de água doce e azulados, ou falsos, de água salgada e esverdeados, nem os densos nevoeiros, com apitos que de 2 em 2 minutos nos apertavam o coração, independentemente de sabermos que cruzávamos com comboios aliados para Murmansk e que estes, por razões de segurança, iam às escuras e em absoluto ... silêncio.

R.A.: Da Guerra recorda algum evento?

Dr. G.M.: Imensos. Aviões, navios, submarinos, minas à deriva, rebentamentos, torpedeamentos, bombardeamentos, explosões, incêndios e consequentes afundamentos. Mesmo dos nossos.

Mas recordo um em particular. A 300 milhas a norte dos Açores fomos interceptados por navios de guerra ingleses que, de dedo no gatilho, passaram a pente fino o nosso navio e nos levaram, repare, o único telegrafista. A coincidência de afundamentos com a presença do «Gil Eannes» na zona fazia dele o procurado informador dos alemães.

Neste contexto de «prisão» e tensão o disparo accidental da arma dum marinheiro inglês que lhe esfacelou a face, levou-me de imediato a assisti-lo, mas a gravidade exigia meios de que não dispunha, porém, como estavam a dois dias dum navio inglês com médico, fiz, claro, o melhor que sabia e podia antes de ser evacuado para ... Gibraltar!

R.A.: O quê?!

Dr. G.M.: Contingências da guerra no mar. Mas, por «obra tão correcta», recebi um louvor do Almirante Britânico que exibo com vaidade, como médico cirurgião e como jovem ex-assistente de Bissau Barreto e Ângelo da Fonseca. A bala, essa guardo-a com inequívoco orgulho.

R.A.: Essa comissão foi decisiva na sua luta contra a tuberculose?

Dr. G.M.: Um flagelo a que dediquei 24 anos como militar e na vida civil, como director clínico de uma casa de saúde.

R.A.: Que a Armada, na Assistência aos seus Tuberculosos (ATA) e depois das Forças Armadas (ATFA), tão bem conhece e publicamente reconheceu. Muito agradecidos, Senhor Almirante, pela sua jovial disponibilidade.



Sessão Solene Evocativa do Vice-Almirante Jorge Maia Ramos Pereira por Ocasião do 1º Centenário do seu Nascimento

A fim de comemorar o 1º centenário do nascimento do Vice-Almirante Jorge Maia Ramos Pereira, realizou-se, no passado dia 5 de Abril, na Academia de Marinha, uma sessão solene evocativa do ilustre oficial-general da nossa Armada, presidida pelo Vice-Almirante Mota e Silva, Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, em representação do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada. O Contra-Almirante Rogério d'Oliveira, Presidente da Academia de Marinha, abriu a sessão proferindo algumas breves palavras sobre a figura do Vice-Almirante Ramos Pereira, a que se seguiu a apresentação dos três oradores da sessão.

Perante uma vasta e interessada audiência, que encheu completamente o auditório da Academia, foram oradores o Vice-Almirante Vicente Almeida d'Eça, o Contra-Almirante Médico Naval Joaquim Félix António e o Comandante Guilherme Conceição Silva, todos eles profissionalmente vinculados ao homenageado, o primeiro no âmbito da Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações, e os dois últimos no aviso de 2ª classe "João de Lisboa".

O primeiro orador da tarde foi o Dr. Félix António, com uma comunicação intitulada "Vice-Almirante Ramos Pereira – Uma vida devotada à Pátria e à Marinha". Seguiu-se o Vice-Almirante Almeida d'Eça, cuja comunicação teve por título "Vice-Almirante Ramos Pereira – Um valor no campo da radioelectricidade". A intervenção final, a cargo do Dr. Conceição Silva, versou o tema "Vice-Almirante Ramos Pereira – O Comandante".

Do que foi dito pelos três oradores, que escarpelizaram a vida, pessoal, familiar, social e profissional, do Almirante Ramos Pereira, sempre atentamente escutados por todos os circunstantes, e para que, relativamente aos que o não conheceram, se possa ficar com uma ideia, ainda que incompleta, dessa figura tão marcante da nossa Marinha no século passado, segue-se uma súmula do que aí foi referido:

Nascido a 6 de Abril de 1901 em Vila Praia de Âncora, concelho de Caminha, veio viver para Lisboa a seguir ao advento da República, em 1910, em virtude de seu pai, que era médico, ter sido eleito deputado às Cortes Constituintes pelo distrito de Viana do Castelo, tendo sido sucessivamente eleito deputado e senador até ao golpe militar de 28 de Maio de 1926. Tendo feito o curso liceal no Colégio Militar, ingressou, após mais de dois anos de serviço no Exército, na Escola Naval como aspirante de Marinha, cujo curso concluiu, classificado em primeiro lugar, passados cerca de três anos, com promoção a guarda-marinha em 29 de Fevereiro de 1924. Seguiu-se então uma



Vice-Almirante Jorge Maia Ramos Pereira.

brilhante carreira naval, com variados embarques, em guarda-marinha, segundo-tenente e primeiro-tenente, destacando-se uma longa comissão no Extremo Oriente, de 1930 a 1932, a bordo do cruzador "Adamastor", com um expressivo louvor do respectivo comandante, pela sua extraordinária e competentíssima acção, técnica e de direcção, no âmbito da instalação eléctrica e dos aparelhos de T.S.F. do navio. A sua primeira colocação na Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações data de 13 de Outubro de 1932, onde viria a ser secretário, subdirector e director, cargo a que ascendeu em 23 de Outubro de 1944 e que deixou em 17 de Fevereiro de 1954, já com o posto de Capitão-de-Fragata. Durante essa longa permanência de mais de 21 anos naquela Direcção, com curtas intermitências, ao princípio, para mais alguns embarques, ainda como primeiro-tenente, designadamente como imediato dos contratorpedeiros "Lima" e "Douro", respectivamente em 1935 e em 1936, foi notabilíssimo o seu labor no domínio da radioelectricidade e das

radiocomunicações, nomeadamente em termos de construção e experimentação de equipamentos próprios, fazendo jus à sua condição de distinto radioamador que foi, de planeamento e organização de cursos para oficiais, sargentos artífices e praças, de selecção de instrutores, de elaboração de elementos de ensino e de recolha de material de instrução, sendo de destacar várias publicações técnicas de sua autoria, de elevado mérito, como um compêndio de Radioelectricidade editado em 1952, que serviu de estudo a muitos alunos. Além disso, fez parte de várias comissões consultivas e foi delegado a algumas conferências internacionais, com manifesto prestígio para a Marinha e o País.

Foi sob a sua direcção que a rede das estações radionavais sofreu uma notável modernização, quer em equipamento, quer em instalações, de que a Estação Radionaval de Lisboa, desdobrada em central transmissora e central receptora, é um bom exemplo de avançada concepção técnica, ao mesmo tempo que eram instaladas novas estações – algumas das quais sob a sua directa orientação – por forma a melhor cobrir a área em que a nossa actividade naval se desenvolvia. Interessou-se particularmente pela radiogoniometria, de que é exemplo emblemático o triângulo Apúlia - Montijo - Horta, com a sua capacidade de cobertura aeronaval do Atlântico Norte, utilizada em âmbito quer nacional quer internacional, tendo sido dada a uma dessas estações, a da Apúlia, muito merecidamente, o nome do Almirante Ramos Pereira.

Após a sua saída da Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações, onde deixou uma obra notabilíssima, com expressivo louvor final do então Ministro da Marinha, Almirante Américo Tomaz, foi o então Capitão-de-Fragata Ramos Pereira empossado no cargo de Comandante do aviso de 2ª classe “João de Lisboa”, que, na altura, pouco mais era que um monte de sucata atracado a uma ponte do Arsenal do Alfeite, com a guarnição reduzida ao mínimo, aguardando a conclusão de reparações iniciadas há alguns anos e que haviam sido interrompidas por ainda não se saber ao certo se valia a pena acabá-las. Mas agora, com a missão de soberania que lhe tinha sido destinada a cumprir no chamado Estado Português da Índia, logo Ramos Pereira se lançou com a maior determinação de transformar o “João de Lisboa” numa unidade naval tão eficaz quanto as suas limitações o permitiam, e em induzir na guarnição um estado de espírito coeso, disciplinado e pleno de orgulho pela missão que ia desempenhar. E quando o navio zarpou do Tejo, em frente ao Terreiro do Paço, nessa tarde de 15 de Outubro de 1954, adivinhava-se o êxito dessa dura mas honrosa missão, como se confirmou, com prestígio para a Marinha e para o País, graças às qualidades intelectuais, profissionais, militares e patrióticas do ilustre Comandante, a qual durou até 4 de Fevereiro de 1956.

Regressado à metrópole em pacote, já que o navio ficou em Macau com nova guarnição, com chegada a Lisboa ao fim de um mês, passou o Comandante Ramos Pereira ao então denominado Estado-Maior Naval, onde viria a desempenhar funções de Chefe da Divisão de Informações e de Subchefe do Estado-Maior Naval, interino, já como Capitão-de-Mar-e-Guerra, posto a que fora promovido, por escolha, em 11 de Julho de 1956.

Depois, em meados de 1957, partiu para os EUA, a fim de frequentar o Naval Command Course, no United States Naval War College, em Newport, complexo e trabalhoso curso de dez meses que concluiu brilhantemente, tendo regressado a Portugal em Junho de 1958, para, ao fim de um mês, se apresentar, com guia do Estado-Maior da Armada, no Instituto Superior Naval de Guerra, onde assumiu as funções de subdirector.

Promovido a Comodoro, também por escolha, em 19 de Julho de 1959, ascenderia a director daquele Instituto em 26 de Janeiro de 1960, onde viria a introduzir profundas e importantes alterações, em organização, docência, currículo e instalações, culminando com a sua transferência do Ministério da Marinha para o nobre edifício da rua da Junqueira, onde se tem mantido até hoje. Promovido a 28 de Abril de 1960 a Contra-Almirante, posto equivalente, então, ao actual Vice-Almirante, igualmente por escolha, veria a sua carreira militar naval impestivamente interrompida por um insólito evento aquando da sessão solene de abertura dos cursos navais de guerra do ano lectivo de 1961/62, em que, perante um discurso do Ministro da Marinha, Contra-Almirante Quintanilha de Mendonça Dias, que considerou atentatório do seu prestígio e da sua autoridade como director, apresentou, naquele local e naquele momento, o seu pedido de demissão, irrevogável, daquele cargo, que acabou por ser aceite pelo Ministro.

Profundamente magoado até ao fim da sua vida com tal episódio, passaria à reserva da Armada em 6 de Abril de 1966, situação em que ainda foi director do Museu de Marinha, de Novembro de 1968 a 4 de Março de 1971, tendo sido também um dos dez fundadores do Grupo de Estudos de História Marítima, em 5 de Maio de 1969, que foi o embrião do Centro de Estudos de Marinha, criado em 1970, por sua vez antecessor da Academia de Marinha, fundada em 1978. Refira-se que tanto a nomeação para director do Museu, como a nomeação para membro fundador daquele Grupo foram da iniciativa

do novo Ministro da Marinha, desde 26 de Agosto de 1968, Contra-Almirante Manuel Pereira Crespo, de espírito aberto e liberal, que era um incondicional admirador das elevadas qualidades intelectuais, morais, humanas, profissionais, militares e patrióticas do Almirante Ramos Pereira.

Passado à situação de reforma, por limite de idade, ao perfazer setenta anos, em 6 de Abril de 1971, o Almirante Ramos Pereira viria a falecer, em 16 de Março de 1974, no Hospital da Marinha, vítima de um carcinoma do estômago, precoce e largamente disseminado, depois de algumas semanas de sofrimento atroz, todavia suportado com a nobreza, a resignação, a serenidade e a coragem, que eram apanágio do seu carácter austero, estóico, tranquilo e viril.

Durante os últimos anos da sua vida desenvolveu uma intensa e profícua actividade intelectual, tanto de índole técnico-científica, como, e principalmente, de índole cultural, quer em conferências, quer em artigos escritos, sendo de referir um interessante livrinho de 150 páginas sobre Gago Coutinho, geógrafo, editado menos de um ano antes da sua morte, mais precisamente em Maio de 1973, para a Colecção Educativa do Ministério da Educação Nacional, que nos dá a conhecer em pormenor a notável acção, naquele domínio, nos

nostros antigos territórios ultramarinos, do consagrado marinheiro e herói da navegação aérea.

Também após a sua passagem à reserva passou a interessar-se mais pela política, fazendo jus à intensa actividade, nesse campo, de seu pai, nos finais da Monarquia e durante a Primeira República, como indefectível republicano e democrata, chegando mesmo a candidatar-se, aquando das eleições para deputados de 26 de Outubro de 1969, por ocasião da prometida mas nunca cumprida “primavera marcelista”, integrando a lista da oposição democrática por Viana do Castelo.

Em Novembro de 1982 as forças vivas da sua terra natal, Vila Praia de Âncora, prestaram-lhe uma homenagem póstuma, com a inauguração, na Praça da República, de um monumento com um busto do Almirante, cerimónia a que se associou a nossa Marinha, largamente representada por oficiais, sargentos e praças, com a presença do então Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Sousa Leitão, que também representou o Presidente da República, General Ramalho Eanes, que conferiu ao Almirante Ramos Pereira, a título póstumo, a Comenda da Ordem da Liberdade, entregue na altura a sua irmã, D. Maria Margarida Ramos Pereira, hoje já falecida, uma vez que o insigne ancorense não deixara descendentes directos, embora tivesse sido casado.

O seu casamento teve lugar quando era primeiro-tenente, em 11 de Maio de 1939, portanto já com 38 anos de idade, sendo sua mulher, D. Maria da Graça Lopes de Mendonça, neta paterna do Comandante Henrique Lopes de Mendonça, o célebre autor da letra de “A Portuguesa”, e sobrinha-neta paterna de Rafael e Columbano Bordalo Pinheiro, irmãos de sua avó paterna D. Amélia Bordalo Pinheiro.

Ramos Pereira não deixou descendentes directos, é certo. Mas deixou uma obra, designadamente no campo da radioelectricidade e das radiocomunicações, e no âmbito do Instituto Superior Naval de Guerra, e uma vida, pessoal, familiar, social, profissional, militar e política, que o creditam como um Homem de eleição, a apontar como exemplo a seguir pelas gerações actuais e pelas gerações vindouras, e digno de figurar na Galeria de Honra dos Grandes Portugueses!

Joaquim Félix António
CALM MN



Aspecto da assistência à sessão solene.

A Acção da Marinha no Douro à Luz da Imprensa



ANTÓNIO BARRETO
COMENTÁRIO

Elogio da Marinha

O acidente de Castelo de Paiva revelou-me algo que não estou perto de esquecer: um corpo de marinheiros e mergulhadores que não cessou de provocar a minha admiração. E a de muitos compatriotas, creio. Nem saberei distinguir o que mais impressionou, se a coragem, o esforço, a reserva, a seriedade ou o apuro. Aqueles marinheiros mostraram, sem exibição, uma dedicação a toda a prova. E um profissionalismo de excepção, aliado a uma humanidade sem mácula. Souberam guardar para eles próprios as emoções que sem dúvida sentiram. Arriscaram a vida talvez para além dos limites razoáveis, mas nunca se pretenderam heróis. Mantiveram a população informada com rigor, exprimindo-se de modo articulado e sereno, certamente a melhor maneira de transmitir alguma tranquilidade. O comandante Ezequiel, um entre outros, mas o mais conhecido de todos, foi exemplarmente contido. Foram postos em causa pelos mais agitados, contrariados por uns cientistas de meia tigela, incomodados pelos mirones e confrontados com os maiores especialistas europeus: com humildade e segurança, prosseguiram a missão e a sua eficácia resistiu a todas as provas. Souberam duvidar de si próprios e dos seus métodos, a ponto de se prepararem para corrigir eventuais erros e experimentar técnicas sugeridas por outros. Não procuraram louros nem recompensa. Não se entregaram a devaneios narcisistas diante das televisões. Não estavam ali para demonstrar absolutamente nada a ninguém, mas apenas para cumprir o seu dever, o que fizeram com uma reserva rara. ■

O acidente ocorrido com o desmoronamento da ponte de Castelo de Paiva e o desaparecimento dos corpos de cerca de 60 pessoas, implicou o accionamento da Marinha através do Departamento Marítimo do Norte, Instituto Hidrográfico, Mergulhadores da Armada e Corpo de Fuzileiros. A acção da Marinha nesta operação durante um mês, foi seguida pela população do País através dos Media.

Publicam-se nesta página alguns dos textos em que a acção da Marinha foi analisada e que se julga ser, de uma maneira geral, o sentimento da opinião pública.

Henrique Monteiro



A MÁQUINA DA VERDADE

Elogio à Marinha

APÓS a tragédia de Castelo de Paiva, com todas as televisões no local, enquanto o país se refazia do choque um grupo especializado da Marinha portuguesa iniciava as investigações no fundo do Rio Douro, tentando resgatar as viaturas caídas e encontrar os cadáveres das vítimas. Quatro ou cinco dias depois, as buscas revelavam-se infrutíferas, apesar do esforço daqueles homens, alguns dos quais tinham já corrido riscos talvez superiores ao que seria recomendado.

No passado dia 10, seis dias depois da tragédia, os mergulhadores descobrem com desânimo que tinham seguido uma falsa pista. O objecto que pensavam ser o autocarro era, afinal, um batelão afundado.

Tal bastou para que surgissem diversos teóricos, todos reputadíssimos (embora alguns até então desconhecidos), que afirmavam peremptoriamente que a Marinha e as autoridades apenas tinham gasto tempo e dinheiro, uma vez que as leis da física «obrigavam» a que o autocarro nunca pudesse estar tão perto da ponte. Essas iminentes figuras afirmavam que, caso alguém lhes tivesse dado ouvidos, as buscas teriam sido feitas noutro local, mais a jusante. Naturalmente, a comunicação social, que dedicava ao assunto uma atenção inextinguível, fez eco dessas teorias e, em

certos casos, «manchete». A Marinha foi vagamente acusada de fazer mergulhos apenas para a fotografia e ficou a sensação geral de que as buscas estavam no local errado.

MAS EIS que, passada uma semana, o autocarro é encontrado pelos mergulhadores. Não muito mais a jusante, como pretendiam alguns reputados teóricos, mas praticamente ao lado (cerca de 20 metros) do batelão afundado e exactamente à mesma distância da ponte.

Até ao momento em que estas linhas foram escritas nenhum dos ditos «teóricos» se apressou em ir à televisão ou aos jornais explicar onde poderá residir o erro dos seus cálculos. Nem fazer outra coisa que, apesar de talvez inéscita, seria de inteira justiça: pedir humildemente desculpa à Marinha. Porque, afinal, os homens não mer-

A Marinha foi acusada de fazer mergulhos apenas para a fotografia e ficou a sensação de que as buscas estavam no local errado

lharam para a fotografia, nem estiveram a perder tempo e dinheiro.

Não teremos, provavelmente, a melhor nem a mais bem equipada Marinha do mundo. Mas em Castelo de Paiva está um grupo que, tendo em conta as enormes dificuldades, tem cumprido o seu dever. Numa altura em que todos nos entretemos a dizer mal de tudo, que fique ao menos um elogio à Marinha e aos seus mergulhadores.

hmonteiro@mail.expresso.pt

Os limites de uma tragédia

A morte não ficou no fundo do rio. O valor simbólico da retirada do autocarro das profundezas do Douro é inestimável. Mesmo que prevaleça a probabilidade de boa parte dos corpos das vítimas não ser recuperada, os portugueses – e em particular os de Castelo de Paiva – precisavam de acreditar que toda a tragédia tem um limite.

Neste caso, tratava-se de comprovar que a nossa capacidade colectiva tem segmentos de eficácia.

As imagens dramáticas do autocarro a surgir à tona do rio funcionam também como lenitivo para um país traumatizado.

Depois de as incúrias de homens terem entregue outros homens, mulheres e crianças à voragem das águas, houve quem tivesse a persistência e a capacidade técnica e científica necessárias para conseguir aquilo em que muitos já não acreditavam.

Não se restituem vidas perdidas nem se ameniza a dor dos familiares dos mortos, mas acaba-se com a visão

sinistra de um cemitério sobre rodas jazendo algures nos fundos do Douro.

Nestes tempos em que a palavra impressa se tem distinguido sobretudo pela amargura, pela crítica contundente, pela desilusão e outros tantos estados de espírito do género, cabe hoje, aqui, por contraponto, um registo de satisfação e agradecimento.

São deles credores os homens que nunca desistiram, que passaram dias e noites no rio e nas margens, em tendas e em outros locais, estudando os indícios, fazendo cenários e procurando passar uma mensagem de convicção sobre o êxito das buscas. Fizeram-no sempre com a prudência suficiente para não despertar esperanças vãs, mas souberam manter acesa a chama essencial da nossa confiança colectiva.

Tinham razão. Ainda bem.

M. BETTENCOURT RESENDES

*Houve quem tivesse
a persistência
e a capacidade técnica
e científica
necessárias
para conseguir aquilo
em que muitos já
não acreditavam*

COMENTÁRIO



CÁCERES
MONTEIRO

E depois das lágrimas

Na terça-feira, 20, excepto para as famílias, terminou a parte mais intensa do drama de Castelo de Paiva. O «caixão da morte» – o autocarro de dois pisos – foi, por fim, arrancado das águas do Douro, no meio de um denso ambiente de expectativa e emoção. Na preparação e na execução da operação, o pessoal da Marinha portuguesa (nomeadamente os mergulhadores da Armada e o pessoal do Instituto Hidrográfico) envolvido na impressionante missão, demonstrou um assinalável profissionalismo e transmitiu, não só nesse dia como nos anteriores, uma imagem de responsabilidade.

.....

Na preparação e na execução da operação, o pessoal da Marinha portuguesa demonstrou um assinalável profissionalismo

Textos
transcritos:

1º à esquerda:
Público
(08/04/2001);

2º à esquerda:
Expresso
(24/03/2001);

em cima:
D.N.
(21/03/2001);

à direita:
Visão
(22 a 28/03/2001).

Com os
agradecimentos
da Revista
da Armada.

As palavras de apreço não foram só da Comunicação Social. Foram muitas as mensagens recebidas no Gabinete do Almirante CEMA, e no Instituto Hidrográfico, por parte de diversas pessoas que não quiseram deixar de demonstrar o seu reconhecimento pelo desempenho e elevado profissionalismo da Marinha na tragédia de Entre-os-Rios.

Para todos, deixamos aqui o agradecimento da Marinha.



Fontes Para a História da Arqueologia Naval Portuguesa

1. Os códices de D. António de Ataíde

No valioso conjunto de documentos relativos a assuntos marítimos reunidos por D. António de Ataíde, uma das mais notáveis figuras da Marinha portuguesa nos finais do século XVI e inícios do século XVII, merecem especial destaque os códices pertencentes à Universidade de Harvard, finalmente acessíveis aos investigadores portugueses por via da cópia existente na Biblioteca Central de Marinha.

Para o meio século que cobre genericamente o último quartel do século XVI e o primeiro do século XVII, dispomos de uma colecção de documentos técnicos de arquitectura naval que contrasta com a quase total ausência de informações similares para o período anterior. A partir deste núcleo é possível conhecer com maior rigor as características e morfologias dos diversos tipos de embarcações que serviram nas navegações portuguesas, tanto das de grande porte como das auxiliares. Nele pontificam naturalmente os tratados de Fernando Oliveira, João Baptista Lavanha e Manuel Fernandes, mas existe também um número significativo de documentos de outra índole.

Bibliotecas e arquivos nacionais e estrangeiros guardam um número apreciável de códices com documentos que dizem directamente respeito a esta matéria, ou com ela estão relacionados. Por via de norma é porém impossível averiguar de onde provêm, quem escreveu o quê e em que data, ou com que finalidade. Noutros casos, poucos embora, há respostas para pelo menos parte destas questões. Assim sucede com a colecção de códices que foi outrora pertença de D. António de Ataíde, parte de uma importante biblioteca privada onde os assuntos do mar tinham lugar de relevo, segundo se pode deduzir pelo que remanesce.

D. António foi uma das mais importantes figuras da História Naval e Marítima portuguesa dos finais do século XVI e inícios do século XVII, além de ter ocupado cargos políticos de grande relevo. Nascido em 1567, segundo filho do segundo conde da Castanheira, veio a herdar o título do seu sobrinho D. João de Ataíde, quarto titular da Casa, e era neto do primeiro conde, o poderoso vedor da Fazenda de D. João III. Iniciou a sua vida pública muito jovem, embarcando em 1582 na armada enviada aos Açores para combater os partidários do Prior do Crato. Nos anos seguintes andou em várias armadas da costa, e nesses embarques, tanto quanto se pode presumir, veio a ganhar a experiência e conhecimentos práticos de navegação de que deu boas provas mais tarde.



Filipe II de Espanha (I de Portugal), já idoso. Quadro de Juan Pantoja de la Cruz. El Escorial.

Em 1611 D. António capitaneou a armada da Índia, tendo sido um dos poucos capitães-mor que não só sabia navegar com praticou a arte nessa quali-

dade. Dois factos tornam esta armada muito particular: por um lado, o capitão-mor desentendeu-se com o piloto-mor, Simão Castanho Pais (um dos mais conceituados no ofício, ao tempo), e não só pilotou a capitânea no regresso como escreveu ele próprio o diário da viagem; por outro, o monarca confiou-lhe a apreciação do regimento dado aos capitães-mor, para o anotar em função da sua experiência de navegação para a Índia com vista a uma reformulação do texto padrão. Bem ao contrário do que era a norma, é bem possível que D. António tenha sido escolhido para este comando por causa dos seus conhecimentos de náutica.

Depois do regresso a Lisboa é provido no posto de coronel de infantaria, e em 1618 no de general da armada de Portugal, comandando a armada da costa, que aguardava os navios que se aproximavam do litoral para os proteger dos ataques de piratas e corsários. É nesta qualidade que procede à criação do primeiro corpo de infantaria de marinha, o Terço da Armada Real (1), precursor dos corpos destinados ao embarque de tropas de combate em navios de guerra.

Em 1622 teve lugar um episódio que ficou nos anais da Carreira da Índia como uma das suas mais infaustas perdas. Ao chegar à Terceira, o capitão da nau “Nossa Senhora da Conceição” recebeu instruções para navegar em direcção à costa portuguesa pelos 39,5° de latitude, o que de facto fez, mas, ao invés da armada da costa que o deveria esperar, deparou com dezassete vasos argelinos ao largo de Peniche. Seguiu-se uma rija peleja que durou dois dias, e a nau perdeu-se depois da explosão que se seguiu a um incêndio, eventualmente posto pela própria tripulação, já sem hipóteses de continuar a defesa do navio. João Carvalhal Mascarenhas, que seguia a bordo e foi levado para o cativo em Argel, escreveu um relato pormenorizado do que se passou (2), mais tarde incluído no pseudo terceiro volume da *História Trágico-Marítima* (3). D. António foi imediatamente considerado responsável pela perda da nau, dado que a sua armada não a protegeu. Alegou em sua defesa que não o pudera fazer por não ter sido avisado do que se passava e por estar com os navios imobilizados por falta de vento (explicação que contém em si uma con-



Filipe III de Espanha (II de Portugal). Artista desconhecido. Madrid.

tradição evidente, de resto); mas só foi ilibado três anos depois.

Em 1625 é feito primeiro conde de Castro Daire, gentil-homem de boca e mordomo-mor da rainha, em jeito de desagravo pela injustiça a que fora sujeito. Outros cargos e missões de importância atestam o alto merecimento de que sempre beneficiou junto de Filipe IV, vindo a ser nomeado governador de

Portugal, cargo que ocupa sozinho de Março de 1632 a Abril de 1633 em virtude do falecimento do conde de Vale de Reis, Nuno de Mendonça. A Restauração encontrou-o profundamente ligado à gestão dos Habsburgos, e talvez por isso não se livrou da prisão em 1641, por suspeita (infundada) de participação numa conjura pró-espanhola. Depois de ver provada a sua inocência passou os últimos anos de vida em quietude, morrendo a 14 de Dezembro de 1647.

D. António de Ataíde recolheu um valioso conjunto de códices com documentos diversos relativos às questões navais pelas quais se interessou directamente, a ponto de poder ser considerado um perito: foi por exemplo uma das vozes que opinou acerca da questão das três ou quatro cobertas das naus da Índia. Desses códices, os mais conhecidos são os que compilam diários da Carreira da Índia, publicados por Henrique Quirino da Fonseca (4) e por Humberto Leitão (5). De outros, mormente dos que mais nos interessam, deu boa conta Charles Boxer (6), a cujo conhecimento enciclopédico não escapou a importância deste acervo.

No conjunto pode por exemplo destacar-se a *Relação das Naos e Armadas da Índia* (códice Add. 20902 da British Library), uma das mais interessantes relações de armadas da Índia, com tal riqueza e

detalhe dos comentários à margem que Luís de Albuquerque considerou serem na realidade duas (7). A relação principal cobre o período 1496-1653, e é o único caso de um texto desta natureza anotado por um capitão-mor da Carreira.

Outro códice conhecido é o *Livro de Marinharia de Gaspar Moreira*, publicado por Léon Bourdon e Luís de Albuquerque, onde as notas de D. António mostram que talvez sobrevalorizasse os seus conhecimentos de náutica, já que errou por três vezes: sendo um caso raro entre os capitães de navios, não poderia porventura equiparar-se aos melhores profissionais.

Haveria muito mais a dizer do resto do conjunto, sobretudo pela importância dos inéditos. Na evidente impossibilidade de sequer apresentar os respectivos conteúdos, debruçarmo-nos-emos em particular sobre os três códices pertencentes à Universidade de Harvard (Houghton Library), os quais reúnem materiais da maior importância para a História da Marinha Portuguesa, no artigo que se seguirá a esta apresentação muito geral da figura de D. António de Ataíde e dos manuscritos da sua biblioteca privada. 

Doutor Francisco Contente Domingues
Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa
Academia de Marinha

Notas

1) V. a propósito Jorge Semedo de Matos, *O Terço da Armada da Coroa de Portugal* (1621). *Novas informações sobre a sua criação e organização*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999.

2) *Memorável Relaçam da Perda da Nao Conceição*. Por Joam Carvalho Mascarenhas..., Em Lisboa, Na Officina de Antonio Alvares, Anno de 1627.

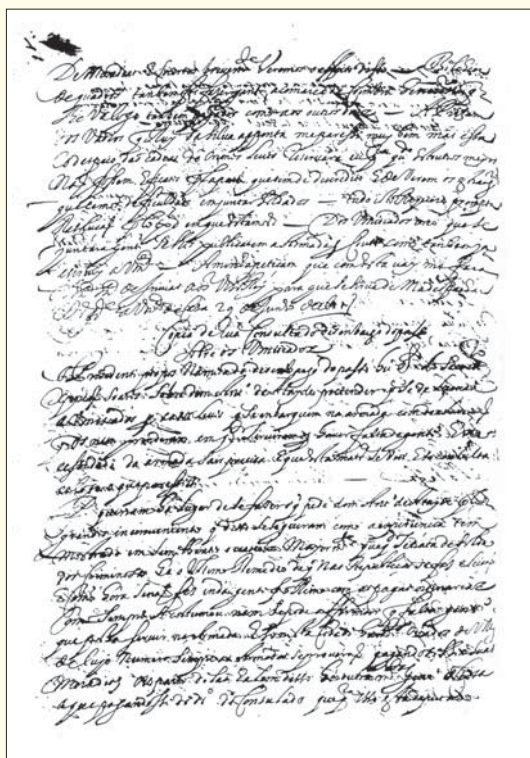
3) Consta a obra de dois volumes: *Historia Tragico-Maritima Em que se escrevem chronologicamente os Naufragios que tiveraõ as Naos...* Por Bernardo Gomes de Brito, Lisboa Occidental, Na Officina da Congregação do Oratorio, 1735-1736. Mais tarde foi publicado um volume que passou a ser conhecido por "pseudo terceiro volume", de formato idêntico, onde o compilador anónimo juntou mais alguns relatos de naufrágios. Este último inicia-se precisamente com o relato de Carvalho Mascarenhas.

4) Henrique Quirino da Fonseca (ed.), *Diários de Navegação da Carreira da Índia, nos anos de 1595, 1596, 1597, 1600 e 1603*, Lisboa, Academia das Ciências, 1938.

5) Humberto Leitão (Introdução e notas), *Viagens do Reino para a Índia e da Índia para o Reino* (1608-1612). *Diários de navegação coligidos por D. António de Ataíde no século XVII*, 3 vols., Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1957-1958.

6) C. R. Boxer, "The naval and colonial papers of Dom António de Ataíde", *Harvard Library Bulletin*, vol. V, n. 1, Cambridge (Mass.), 1951, pp. 24-50; e "Um roteirista desconhecido do século XVII. D. António de Ataíde, capitão geral da Armada de Portugal", *Arquivo Histórico da Marinha*, vol. I, nº 1, 1934, pp. 189-200.

7) V. a Introdução a *Relação Das Naos e Armadas da Índia Com os successos dellas que se puderam saber, Para Notícia e instrução dos curiozos, e amantes Da Historia da Índia* (British Library, Códice Add. 20902), leitura e anotações de Maria Hermínia Maldonado, Coimbra, Biblioteca da Universidade, 1985.



Uma das páginas manuscritas pela mão de D. António de Ataíde.

A historiografia da expansão e a influência da obra de Van Linschoten no declínio do Império Português do Oriente

Tendo a sua origem nos autores peninsulares, já que foram Portugal e Espanha os primeiros países europeus a empreenderem as descobertas de novos mundos, a historiografia da expansão emerge na segunda metade do século XV e será relevante nos dois séculos seguintes. Este tipo de escrita histórica foi seguido por ingleses, holandeses e franceses, à medida que estes navegaram nas águas dos povos ibéricos.

Em Portugal na historiografia da expansão, inicialmente produzida por cronistas, de citar Fernão Lopes de Castanheda com a “História do Descobrimento e Conquista da Índia”; João de Barros iniciador das “Décadas da Ásia”, trabalho continuado por Diogo Couto também autor do “Diálogo do Soldado Prático” e Gaspar Correia que, escrivão de Afonso de Albuquerque, publicou as “Lendas da Índia”. Também os missionários concorreram para a historiografia em questão, especialmente os jesuítas através das chamadas *cartas anuas*, relatórios anuais pelos quais informavam os respectivos provinciais não só da actividade evangelizadora realizada mas igualmente dos povos e das terras onde exerciam a sua missão. Além dos cronistas e dos missionários igualmente de destacar os viajantes, através dos seus relatos com descrições mais completas que as crónicas e que as *cartas anuas*, já que as mesmas incluíam dados náuticos e topográficos que foram vitais para os que posteriormente empreenderam idênticas iniciativas.

Nestes relatos, que constituem a literatura de viagens, de salientar a obra de Van Linschoten pelo conjunto de informações relativas a roteiros, nomeadamente os do Oriente, os quais possibilitaram os navegadores holandeses alcançar a Insulíndia.

Para compreender a importância de Van Linschoten interessa conhecer alguns dos seus dados biográficos e o contexto da época em que viveu.

Jean Huygen Van Linschoten nasceu no final de 1562, início de 1563, em Harle-

mas cedo foi para Enkhuizen, que na época era uma das mais importantes cidades portuárias holandesas e os seus marítimos considerados os melhores do país. Assim, desde sempre teve oportunidade de conviver com o mundo das navegações, situação que lhe despertou interesse em conhecer outras terras e outros povos. Em 1580 chegou a Lisboa aguardando oportunidade para realizar o seu desejo de viajar por terras longínquas, facto que se concretiza quando ao serviço de D. Vicente da Câmara, entretanto, nomeado arcebispo de Goa, segue

economicamente e procurava explorar novas rotas marítimas para incrementar o seu comércio, daí que os conhecimentos de Linschoten tinha do Oriente, de Angra, o porto de escala das especiarias da Índia e da prata da América espanhola, e de Lisboa, a porta de entrada na Europa e a placa giratória dos produtos ultramarinos, fossem avidamente solicitados pelos comerciantes locais. Entretanto, o escritor ia estabelecendo contacto com vários navegadores e com eles trocava informações que mais tarde lhe foram muito úteis para a redacção das suas obras.

Em 1593, a Holanda tentava encontrar uma rota setentrional pelo Cabo Norte para atingir a Oriente, hipótese defendida por Linschoten, na medida que este caminho era substancialmente mais curto do que o usado pelos portugueses na sua “Carreira da Índia”. Este projecto após várias tentativas fracassadas, inclusive uma viagem de 1595 em que participou o escritor, foi abandonado.

A rota para alcançar o Oriente pelo Sul não tinha sido esquecida e tornava-se premente já que Filipe II, então soberano das duas nações ibéricas, tinha fechado os portos portugueses na Europa, no Brasil e nas Índias aos holandeses. As informações de Linschoten foram vitais para a carreira holandesa do Oriente, nomeadamente uma recomendando que se devia navegar directamente do Cabo da Boa Esperança para a Insulíndia,

onde estavam localizadas as ilhas das especiarias, de modo a evitar as costas do Índico e por consequência o poderio das armadas portuguesas.

Assim, em 1595 quatro navios holandeses seguindo as informações de Linschoten conseguiram atingir a Insulíndia pelo Sul e regressaram à Holanda em 1597. Os holandeses podiam navegar e comerciar sem intermediários com o Oriente e na medida que velejavam directamente do Cabo da Boa Esperança para Java não estavam, como acontecia com os portugueses, limitados pelas monções do Índico. Já o rei D. Manuel tinha por carta



com o seu amo para a Índia em 1583. Passa então a exercer o cargo de guarda-livros do arcebispo de quem obtém grande confiança e simpatia a ponto de, quando da vinda deste a Portugal em 1586, ficar encarregado da manutenção e administração dos seus bens. Em 1588 ao ter conhecimento da morte do clérigo o escritor decide regressar à Holanda. Em fins do mesmo ano parte de Goa e depois de uma viagem atribulada, que inclui uma estada de três anos em Angra do Heroísmo e uma escala em Lisboa, regressa em fins de 1592 a Enkhuizen, após doze anos e meio de ausência.

Entretanto, a cidade tinha-se desenvolvido



de 1506 ordenado ao Vice-Rei D. Francisco de Almeida para mandar edificar uma fortaleza em Ceilão, de modo a que o poder do Império do Oriente se passasse a exercer de uma posição central e não em Goa de localização excêntrica. No entanto, esta determinação não foi concretizada e posteriormente Afonso de Albuquerque sempre optou por Goa, já que no seu entender esta cidade era mais defensável e estava situada perto das sedes dos poderes dos reis locais.

Tal foi o desenvolvimento do comércio da Holanda com o Oriente que neste país foi fundada em 1602 a toda poderosa "Companhia das Índias Orientais", tendo o

monopólio comercial do Cabo da Boa Esperança ao Estreito de Magalhães e durante cerca de três séculos e meio assegurou a soberania da Holanda de parte da Insulíndia.

O pragmatismo holandês aliado a uma unidade de esforços consubstanciados pela eficácia comercial da sua Companhia opuseram-se com êxito aos múltiplos interesses portugueses que se degladiavam no Oriente, originando assim o declínio do nosso poder naquela região, situação para a qual contribuiu entretanto a prioridade dada pela Coroa à sua próspera colónia do Brasil.

Em 1597 Linschoten exerceu as funções

de tesoureiro da cidade de Enkhuiizen e em 1606 provedor do seu hospital, tendo falecido em 1611 com apenas 48 anos de idade.

Nada confirma, como alguns autores admitem, que Linschoten tenha sido um espião holandês, no entanto as informações contidas na sua obra, pelos pormenores e exactidão, contribuíram de um modo notável para a expansão marítima holandesa nomeadamente no Oriente e tiveram influência nas posteriores navegações inglesas e francesas.

José Luís Leiria Pinto
CALM

NOTÍCIAS

PRÉMIO

"ALMIRANTE TEIXEIRA DA MOTA"

● Concede a Academia de Marinha, em anos alternados, os prémios "Almirante Sarmiento Rodrigues" e "Almirante Teixeira da Mota".

Este último prémio destina-se a incentivar e dinamizar a pesquisa e a investigação científica nas áreas das Artes, Letras e Ciências ligadas ao Mar e às Marinhas e ainda da História da Expansão Marítima.

Em 2000 a ele concorreram dez candidatos militares e civis, alguns deles membros da Academia de Marinha e o júri decidiu atribuir o Prémio à Dr^a. Dulce de Souza Gonçalves, uma jovem investigadora, pelo seu estudo "Diálogo com a Africanidade na História Trágico-Marítima".

No passado dia 20 de Fevereiro, no decorrer duma sessão na Academia de Marinha e após algumas considerações do Vice-Presidente da Academia Professor Castelo Branco sobre o estudo premiado, o Vice-Almirante Mota e Silva, em representação do Almirante CEMA fez a entrega do prémio que consta da quantia de 1000 contos e um diploma alusivo a tal distinção, bem como um livro editado pela Academia sobre o Vice-Almirante Teixeira da Mota.

(Colaboração da Academia de Marinha)

PRÉMIO

"ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES"

● Está aberto o concurso na Academia de Marinha, até ao dia **30 de Setembro de 2001**, 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 estrangeiros que apresentem trabalhos originais nos domínios referidos. Consideram-se originais os trabalhos inéditos ou cuja publicação tenha sido concluída no ano a que se refere o concurso ou, ainda, no ano anterior.

Para mais pormenores pode ser contactada directamente a Academia pelos telefones: 213428148 e 213428105, ou fax 213427783 ou por escrito para:

Academia de Marinha
Edifício da Marinha
Praça do Município
1100-038 Lisboa

Guerra ou Diplomacia, Gama ou Cabral, Cristo ou Santiago

Parafraseando o que diz Luís Adão da Fonseca, Vasco da Gama trazia da Índia para o reino uma excelente notícia que se consubstanciava no cumprimento da missão, mas trazia uma má notícia: o comércio de especiarias não podia ser feito de forma pacífica e sossegada, comprando, trocando e vendendo produtos. No Oriente, os árabes tinham-se apercebido do perigo que representava aquela presença portuguesa e não tardaram a instigar o Samorim de Calecut contra estes intrusos que podiam dar-lhes cabo do negócio. Outros insatisfeitos com a descoberta do caminho marítimo para a Índia eram certamente os italianos e, sobretudo, os venezianos que complementavam o comércio árabe, distribuindo a partir do Mediterrâneo os produtos orientais. Digamos pois que Portugal arranjara alguns inimigos com a abertura da via do Cabo da Boa Esperança e com a hipótese de colocar na Europa as especiarias e outras riquezas asiáticas, a preços muito mais baixos dos que vinham a ser praticados. A estadia de Vasco da Gama na Índia, e a animosidade que aí se levantou, mostrava isso mesmo, e os meses que se seguem a esta triunfal chegada são meses de debate intenso, para encontrar uma estratégia adequada que impusesse a presença portuguesa no Oriente.

Muita gente continua a pensar que a empresa no Oriente é uma loucura de ambição desmedida: o Norte de África, o Mediterrâneo e o Atlântico, são os espaços que interessam a Portugal, para os quais lhe escasseiam já as forças; e o Oriente é apenas um dispersar inútil de esforços. Mas o rei estava decidido a levar a cabo essa empresa, para a qual tinha poderosos aliados financeiros e ideológicos: o negócio da especiaria era tentador e a empresa tinha o mesmo cunho de cruzada que animara os cavaleiros medievais e que servira de motor na guerra em Marrocos. Para além disso, D. Manuel sentia-se um predestinado para grandes feitos, um escolhido por Deus - como já



*Cavaleiro da Ordem de Santiago de Espada.
Insígnia dos finais do séc. XVII.*

*Cavaleiro da Ordem de Cristo.
Insígnia da segunda metade do sec. XVIII.*

- Museu Nacional de Arte Antiga -

tivemos ocasião de referir. Portanto a decisão de continuar era a mais provável, mas os resultados da viagem de Vasco da Gama traziam algumas reservas quanto à forma de entrar nos negócios da Índia. Havia pois que tomar opções.

É de crer que duas posições se tenham configurado: uma de pendão mais militar, que promovia uma entrada em força, para dominar os poderes locais, obrigá-los a uma vassalagem ao rei de Portugal e controlar o comércio; e outra mais diplomática, que privilegiava a vertente negocial, continuando a acreditar que era possível ir à Índia comprar especiaria sem fazer a guerra. Nesta fase, não me parece possível que outras posições estivessem em jogo, porque as informações continuavam a ser muito escassas. Vasco da Gama saiu do Malabar sob ameaça de navios locais e tinha observado a animosidade do Samorim, por isso, é provável que se sentisse mais inclinado para a guerra; mas essa guerra apresentava-se em Lisboa com contornos difusos e incertos, parecendo um esforço desmesurado para as capacidades do país. Certamente que aqueles que apontavam a via de África usavam este argumento a seu favor e pressionavam o rei.

Como sabemos, D. Manuel enviou nova esquadra à Índia em Março de 1500, e os pre-

parativos devem ter começado muito tempo antes. Pedro Álvares Cabral saiu com 13 navios, que não se aprontam em meia dúzia de meses. Podemos, pois, concluir que era uma intenção anterior à chegada de Vasco da Gama. Porém, a decisão de nomear Cabral para a comandar foi tomada pouco tempo antes da partida, e talvez seja esse o mais significativo sinal da hesitação do rei, quanto às características da empresa. Não seria lógico que o comando recaísse em quem tinha experiência dos tratos orientais? Treze navios representam um poder naval apreciável para a época e para as circunstâncias. O que teria feito Vasco da Gama, com essa força naval, em frente de Calecut?... Pensando

nas humilhações que aí já tinha sofrido, parece-me natural que se inclinaria mais para a guerra do que para a diplomacia. Mas a opção do rei foi outra: depois de se saber que a Rota do Cabo era possível e de terem sido analisadas as notícias do que ocorria na Índia, D. Manuel decidiu enviar uma esquadra numerosa, que, talvez, tivesse o objectivo de impressionar os poderes locais e mostrar a força do rei português, mas que ainda se destinava a negociar e comprar especiarias. Ainda não estava tomada uma decisão clara pela via da guerra no Oriente - que, seguramente, era defendida por Vasco da Gama - e o balanceamento pela nomeação de um ou outro capitão é a expressão visível das alternativas em jogo. As principais ordens militares portuguesas - sobretudo Santiago e Cristo - alinham-se neste debate estratégico, desde o primeiro momento, e, muitas vezes, a escolha de postos de comando teve a ver com a influência de uma ou outra ordem junto do poder real. Neste caso, parece ser claro que a nomeação de Cabral corresponde a uma vitória da Ordem de Santiago, contra a nomeação de Vasco da Gama que representaria a posição da Ordem de Cristo. 

*J. Semedo de Matos
CTEN FZ*

As novas lanchas de fiscalização rápidas "Orion", "Pégaso" e "Sagitário"

Decorreu, no passado dia 27 de Março, no Arsenal do Alfeite, a cerimónia de baptismo do NRP "ORION" e do aumento dos NRP "ORION", "PÉGASO" e "SAGITÁRIO" ao efectivo dos navios da Armada.

Trata-se das três últimas lanchas rápidas de fiscalização de um contrato de quatro celebrado entre o Arsenal do Alfeite e a Direcção-Geral de Armamento e Equipamentos de Defesa, do Ministério da Defesa Nacional e destinam-se a operar na fiscalização e controlo das actividades da pesca (SIFICAP). Estas lanchas, de casco em alumínio, foram projectadas pelo Arsenal e construídas pelo Arsenal (as duas primeiras) e pelos Estaleiros Navais do Mondego (as duas últimas).

A cerimónia foi presidida pelo Ministro da Defesa Nacional e contou com a presença do Almirante Chefe do Estado Maior da Armada, de outras individualidades civis e militares e dos dirigentes, quadros e operários do Arsenal que intervieram na construção dos navios.



O içar da Bandeira Nacional a bordo das 3 lanchas, com as guarnições em continência.

Após terem sido prestadas honras militares ao Sr. Ministro da Defesa Nacional, o Administrador do Arsenal, Contra-Almirante ECN Jorge Beirão Reis proferiu uma alocução na qual referiu o número reduzido de novas construções levadas a cabo pelo Arsenal, tendo salientado:

"O panorama é confrangedor, mesmo para um estaleiro em que a construção naval militar é apenas a sua segunda vocação. Assim, tendo o Governo estabelecido que a construção destas quatro lanchas de fiscalização rápidas seria objecto de concurso público internacional, o Arsenal entendeu que devia concorrer (tendo para tal solicitado e obtido autorização superior) e, mais importante ainda, entendeu que seria sua obrigação tudo fazer para tentar ganhar o concurso, até para poder cumprir o estipulado no seu Regulamento.

Gostaria de focar também que, para um estaleiro de reparação naval militar, como o Arsenal, a sua intervenção em programas de novas construções militares constitui uma forma privilegiada de garantir a introdução da tão necessária inovação tecnológica, essencial a uma constante melhoria dos métodos e processos fabris e a um aumento da qualidade e produtividade do núcleo principal da sua actividade - a reparação naval militar. Constituiu, por isso uma segunda razão para reforçar a vontade do Arsenal em realizar este programa, com plena consciência de que, se perdas houvesse, elas teriam que ser sempre vistas e assumidas como um investimento à sua modernização.

Uma terceira razão não pode deixar de ser apontada. Não é segredo para ninguém que ao cliente quase que exclusivo do Arsenal, a Direcção de Navios, não têm sido disponibilizadas verbas adequadas para pagar os serviços que lhe são prestados, o que conduziu, no passado, a uma acumulação de resultados negativos e à impossibilidade de realização de investimentos fundamentais nas suas infra-estruturas fabris. Assim, a realização do contrato de construção das quatro

lanchas rápidas de fiscalização permitiu um reforço significativo das receitas do Arsenal, tendo representado a utilização de cerca de 10% da capacidade fabril disponível neste estaleiro. É do conhecimento geral que a Marinha necessita de mais cerca de um milhão de contos/ano, para assegurar a necessária reparação da sua esquadra. Se tal verba tivesse existido num passado recente, o panorama da Marinha seria outro e o Arsenal estaria melhor equipado e trabalharia em moldes mais modernos e eficientes.

Reconheço que o processo foi lento e penoso, mesmo considerando o valioso contributo, o qual agradeço, dos Estaleiros Navais do Mondego, parceiro principal do Arsenal neste empreendimento, tendo construído os NRP "PÉGASO" e "SAGITÁRIO". As lições aprendidas foram muitas, desde a aquisição da tecnologia de soldadura do alumínio ao reforço da capacidade de projecto, de planeamento e de direcção de obra de novas construções.

Interrogado se valeu a pena, respondo que sim. Considero que, globalmente, valeu a pena ter embarcado nesta aventura de serviço público - contribuir de forma indirecta para a modernização do Arsenal".

Seguidamente procedeu-se à leitura da Ordem da Armada do aumento das lanchas ao efectivo dos navios da Armada e da nomeação dos respectivos comandantes, a benção das lanchas pelo Capelão-Chefe da Marinha Manuel da Costa Amorim, o baptismo do NRP "ORION" de que foi Madrinha, D. Maria Alexandra Magalhães de Castro Galhardo Leitão, a entrega da Bandeira Nacional aos comandantes dos navios, o embarque das guarnições e o içar das bandeiras e toque do Hino Nacional pela Banda da Armada. Os navios foram depois visitados pelos convidados, tendo sido entregue, pelo Administrador do Arsenal, uma oferta à madrinha do NRP "ORION", na ponte alta do navio. A cerimónia terminou com um beberete realizado na sala de refeições do Administrador.

As lanchas rápidas de fiscalização, objecto de um artigo publicado na Revista da Armada de Maio de 2000, destinam-se à realização de missões de fiscalização de pesca, de busca e salvamento e de patrulhamento marítimo e possuem as características principais e o arranjo seguintes:

Principais características das LFR Classe "Centauro"

Material do casco:	Alumínio
Comprimento total:	28,40 m
Comprimento entre PP:	26,40 m
Boca máxima:	5,95 m
Deslocamento Carregado:	90 t.
Motores propulsores:	2x Cummins KTA50-M2; 1343 kW a 1900 rpm
Caixas reductoras/inversoras:	2x ZF BW460-S
Propulsores:	2 hélices de passo fixo; Diam=1175 mm
Velocidade máxima:	28 nós
Velocidade de cruzeiro:	20 nós
Diesel/Geradores:	2x Cummins 6BT5.9 DM/Leroy Somer LSAM-44-1
Radar:	Furuno FCR-1411 MkIII
Sonda:	ELAC LAZ 5000
Comunicações:	VHF - Sailor RT-2048 / RM-2042 MF/HF Skanti TRP-7207
Girobússola:	Littton-Sperry Mk37 VT
GPS:	Leica MX412B DGPS
ETO:	Vingtor SP2/4
Combustível:	14 m ³
Aguada:	4,9 m ³
Guarnição:	1 oficial + 1 sargento + 6 praças

Colaboração do Arsenal do Alfeite

VISITA DO SECRETÁRIO DE ESTADO DA DEFESA NACIONAL AO COMANDO NAVAL E BNL

● No passado dia 1 de Março, o Secretário de Estado da Defesa Nacional, Dr. Júlio Miranda Calha visitou o Comando Naval e a Base Naval de Lisboa, fazendo acompanhar-se pelo seu chefe de gabinete, Dr. Rui Pinheiro.

O programa da visita iniciou-se com uma visita ao Comando Naval de Oeiras, onde as entidades convidadas assistiram a um *briefing* sobre a constituição da unidade e a sua missão. Seguiu-se a assinatura do Livro de Honra do Comando Naval e entrega de uma pequena lembrança.



Acompanhadas pelo VALM Comandante Naval as entidades seguiram para a BNL, no Alfeite, para assistirem a um *briefing* no Centro de Instrução de Tática Naval (CITAN) e para efectuarem uma visita às instalações, sendo a mesma conduzida pelo Director do CITAN, CMG Carvalho Abreu.

Seguiu-se uma visita ao N.R.P. "Corte Real", onde foi proferida uma pequena alocução pelo Comandante do navio, CFR Monteiro Montenegro, acerca das missões e capacidades do navio. Seguiu-se uma rápida visita aos locais mais significativos de bordo.

Terminada a visita ao navio, a comitiva seguiu para o Palácio do Alfeite, onde o Chefe do Estado-Maior da Armada, ALM Vieira Matias, ofereceu um almoço a todos os convidados presentes.

Após o almoço, as entidades visitantes dirigiram-se para a Base de Fuzileiros, sendo acompanhadas pelo VALM Silva Santos. O Comandante do Corpo de Fuzileiros, CMG Cunha Brazão, conduziu a visita e proferiu uma pequena alocução representativa da missão dos fuzileiros. Seguidamente assistiu-se a uma demonstração do equipamento e modo de funcionamento dos fuzileiros, que se encontravam formados em parada.

O Comandante Naval, VALM Silva Santos, deu por terminado o programa da visita, agradecendo a presença e a disponibilidade do Secretário de Estado da Defesa Nacional, Dr. Miranda Calha, que por sua vez manifestou o seu contentamento pela oportunidade que teve em visitar algumas unidades da Marinha, realçando a amabilidade de todos.

NOVO COMANDANTE DA STANAVFORLANT

● Realizou-se no passado dia 30 de Março na Base Naval Americana de Mayport (Florida) a cerimónia de entrega do Comando da Esquadra Naval Permanente da NATO para o Atlântico (STANAVFORLANT) pelo Comandante Supremo Aliado para o Atlântico (SACLANT), General William F. Kernan, ao Comodoro da Marinha portuguesa, Fernando José de Melo Gomes.

O Comodoro e o seu Estado-Maior Internacional vão desempenhar funções durante um ano (Março 2001 a Março 2002) a bordo das fragatas portuguesas da classe "Vasco da Gama", sendo a "Álvares Cabral" a primeira a integrar a STANAVFORLANT.



O General William F. Kernan (SACLANT) e o Comodoro Melo Gomes à chegada ao local da cerimónia.

premo Aliado para o Atlântico (SACLANT) do Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas (CEMGFA),



O Comodoro Melo Gomes no uso da palavra durante a cerimónia da tomada de posse.

General Alvarenga Santos e do Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Vieira Matias.

O Comodoro Melo Gomes é o 34º Comandante da STANAVFORLANT, tratando-se da segunda vez que Portugal assume este comando desde a criação da Força em 1968. Este importante cargo NATO só havia sido ocupado por Portugal uma única vez (1995/96) na pessoa do então CALM Alexandre Reis Rodrigues.

Actualmente a Força é composta pelas seguintes unidades navais:

USS "Tortuga"	Estados Unidos	Navio Polivalente Logístico
HMCS "Fredericton"	Canadá	Fragata
EHDMS "Tordenskiold"	Dinamarca	Fragata
FGS "Rheinland Pfalz"	Alemanha	Fragata
HNLMS "Van Speyk"	Holanda	Fragata
NRP "Álvares Cabral"	Portugal	Fragata
SPS "Victoria"	Espanha	Fragata
HMS "Westminster"	Reino Unido	Fragata

PROVAS DE APTIDÃO PROFISSIONAL (97/2000)

● Nos dias 29 e 30 de Novembro de 2000 realizou-se no Grupo N° 1 de Escolas da Armada – Escola de Electrotecnia mais uma apresentação e defesa das Provas de Aptidão Profissional (PAP), do Curso de Formação de Sargentos Electrotécnicos (CFS ET 1997/2000), perante um júri presidido pelo Comandante do G1EA, CMG Joaquim Alves Gaspar.

Assistiram, como convidados, um elemento do Instituto de Emprego e Formação Profissional – Departamento de Certificação, oficiais do Exército que prestam serviço na Escola de Sargentos e na Escola de Electromecânicos de Paço d'Arcos, oficiais do Centro de Formação Militar e Técnica da Força Aérea e ainda oficiais da Direcção Escolar e das Escolas de Artilharia, Armas Submarinas e Comunicações do Grupo N° 2 de Escolas da Armada.

Este ano foram apreciadas as seguintes Provas de Aptidão Profissional:

Sismógrafo, Detector multifunções, Intercomunicador (pela rede eléctrica), Pannel de visualização para piscina, Sistema de vigilância TV e Central de alarmes.

Os 16 alunos do CFS – ET 1997/2000 atingiram com sucesso os



objectivos a que se propuseram sendo os variados projectos realizados demonstrativos do alto empenho e motivação dos formandos nas referidas Provas.

A PAP mais bem classificada acabou por ser o Pannel de visualização para piscina, elaborado pelos formandos 2º Sargento Graduado Carolino, 2º Sargento Graduado Santos e 2 Sargento Graduado Neto.

Algumas destas PAP's irão ser utilizadas na Escola de Electrotecnia,

para fins didácticos, nos laboratórios de electrónica. O Pannel de visualização irá ser, naturalmente aplicado na piscina do G1EA.

As PAP's mais apelativas irão estar patentes em exposições de âmbito Nacional (Dia das Forças Armadas, Dia da Marinha) e em feiras de orientação profissional de âmbito regional ou local (Xira Jovem, Xira Infantil, Fóruns das Profissões – Alenquer, Lourinhã).

A PAP realizada pelos alunos do 3º Ano do CFS-ET é um importante requisito para o reconhecimento da certificação profissional de nível III (Técnico de Electrónica), permitindo ainda o desenvolvimento de competências de âmbito técnico e comportamental.

3º FÓRUM PROFISSÕES “ESTÁ NA HORA”

● A Câmara Municipal de Alenquer, através dos pelouros da Educação e da Juventude, promoveu o 3º Fórum Profissões – “Está na Hora” – que se realizou entre os dias 19 e 23 de Fevereiro no “Fórum Romeira”.

Esta acção destinou-se a todos os jovens que frequentam os 8º e 9º anos de escolaridade nas escolas da área do Município, e teve como objectivo a criação de um espaço lúdico-pedagógico onde, através de pequenas actividades, fosse interiorizada a informação no âmbito das carreiras profissionais.

A par de outros ramos das Forças Armadas e das Forças de Segurança, a Marinha foi representada pelo G1EA. Estiveram expos-



tos painéis representativos das Escolas de Máquinas, Abastecimento e Electrotecnia e ainda algumas das últimas PAP's realizadas no âmbito dos CFS – ET e MQ; a Escola AB expôs duas preciosidades – duas máquinas de escrever da 1ª metade do século passado; num computador corria uma aplicação informática, desenvolvida pelo G1EA, referente aos cursos ministrados nas várias Escolas.

Através desta presença no certame de Alenquer, o G1EA tentou dar resposta às preocupações dos jovens, mostrando-lhes que a carreira militar é um caminho possível, há formação profissional na Marinha e há até um leque de cursos certificados e outros em vias de o serem, pela União Europeia.

GABINETE DE INFORMAÇÃO E ATENDIMENTO PÚBLICO

● Integrado na estrutura da Repartição de Recrutamento e Selecção, foi recentemente criado nas Instalações Navais de Alcântara (INA) o Gabinete de Informação e Atendimento Público (GIAP).

Incumbem ao GIAP, entre outras, as seguintes atribuições:

- Atender e esclarecer o público de forma personalizada;
- Elaborar as respostas relativas aos pedidos de informação formuladas por via postal; Internet ou fax;
- Assegurar a divulgação das diversas formas de prestação do serviço militar na Marinha;
- Actualizar a “Home Page” relativa ao Recrutamento;
- Manter um ficheiro actualizado das candidaturas à prestação de serviço na Marinha;
- Desenvolver acções de divulgação e informação nos

Centros de Classificação e Selecção de Lisboa e Porto;

- Participar em acções de divulgação e informação em estabelecimentos de ensino e em actividades socio-culturais de promoção da Marinha.

O GIAP disponibiliza as seguintes formas de contacto:

Telefones: RPTM 6123 / 6190
PT 21 394 54 69
Linha Verde 800 204 635

Internet: CRA@mail.marinha.pt

Morada: Gabinete de Informação e Atendimento Público
Instalações Navais de Alcântara
Praça da Armada 1350-027 Lisboa

EXPOSIÇÃO FOTOGRÁFICA NAVIOS DA PESCA DO BACALHAU

● Na Sala dos Arcos da Sociedade Histórica da Independência de Portugal, sediada no Palácio da Independência, em Lisboa, realizou-se no dia 8 de Março de 2001, pelas dezassete horas, com a presença do general Manuel Freire Themudo Barata presidente da direcção da S.H.I.P., a inauguração de uma exposição de fotos de navios da pesca do bacalhau, promovida pelo associado José Ferreira dos Santos, a qual esteve patente ao público até ao dia 30 daquele mês.

A exposição apresentava quase duas centenas de fotos de navios bacalhoeiros da colecção do autor, que tem vindo a ser reunida ao longo dos anos, e pretendeu ser uma justa homenagem aos pescadores portugueses do bacalhau, muito especialmente aos da pesca à linha, cuja saga Titânica já foi considerada por alguns autores como A ÚLTIMA GRANDE EPOPEIA DOS MARES.

Foram vários os tipos de navios de vela usados naquela pesca nomeadamente barcas, brigues, escunas, iates, lugres-escuna, lugres-patacho e palhabotes todos eles comportando algumas dezenas de dóris que seguiam no convés, aninhados uns dentro dos outros, formando várias pilhas, fortemente peadas ao pavimento, para se aguentarem sem irem pela borda fora, devido ao violento balanço ou ao embarque de vagas, durante as travessias de Portugal para as zonas de pesca da Terra Nova e da Groenlândia e volta.

A exposição contemplou apenas três daqueles tipos de veleiros uma vez que os outros, há muito, haviam caído em desuso na pesca do bacalhau.

Assim, são apresentados dois lugres-patacho, um deles o "Gazela Primeiro", talvez o mais emblemático navio da nossa frota bacalhoeira, é o mais profusamente representado: catorze fotos de diferentes ângulos. Luger-escuna apenas um, mas já o número de fotos de lugres eleva-se a sessenta e duas contemplando quarenta e oito navios.

Expostas também trinta e quatro fotos de um novo tipo de veleiro, ainda aqui não referido que apareceu mais recentemente e que foi chamado lugre de quatro mastros, que não é mais do que um lugre clássico ao qual foi adicionado um quarto mastro, envergando igualmente pano latino, como os outros três, aumentando a superfície vélica e consequentemente a velocidade.

Além dos veleiros atrás referidos, que na sua grande maioria foram sendo dotados com um motor auxiliar de propulsão, a exposição contemplou ainda vários navios de propulsão exclusivamente mecânica a saber: dezassete navios-motor de pesca à linha, nove navios de redes de emalhar, com lanchas e vinte e oito arrastões, sendo quinze navios de arrasto lateral e treze navios de arrasto pela popa.

Não foram esquecidos os navios que apoiaram a frota bacalhoeira e assim pode ser vista uma foto do aviso de 2ª classe "Carvalho Araújo", (que de Março de 1920 a Junho de 1932 foi impropriamente classificado como cruzador), podendo ser vistas ainda duas fotos de cada um dos dois famosos "GIL EANNES" que durante tantos anos foram as "fadas boas" dos nossos pescadores.

Para finalizar e subordinadas ao título "VELEIROS SOBREVIVENTES" apresentam-se cinco estampas do Navio de Treino de Mar "CREOULA", UAM 201, hoje em dia operado pela Marinha Portuguesa; também cinco imagens do lugre-patacho "GAZELA" (ex-GAZELA PRIMEIRO) hoje nos Estados Unidos propriedade da "The Philadelphia Ship Preservation Guild"; e ainda três imagens do "POLYNESIA", que actualmente passeia turistas entre as ilhas do mar das Caraíbas, e o que, até 1975, foi lugre de quatro mastros "ARGUS", muito semelhante ao "CREOULA", e que de 1939 a 1970 pescou bacalhau, como propriedade da Parceria Geral de Pescarias, Lda.

Esta exposição pretendeu constituir um preito de homenagem à heroicidade e ao estoicismo dos homens da pesca do bacalhau.



Luger – Patacho "GAZELA PRIMEIRO".

AQUÁRIO VASCO DA GAMA EXPOSIÇÃO

● O Aquário Vasco da Gama organizou nas suas instalações, entre 4 e 25 de Março, a exposição "Anfíbios de Portugal". Esta iniciativa adquiriu grande importância, dado que apenas se realizou anteriormente uma única mostra deste género no nosso país. A exposição pretendeu divulgar as espécies de anfíbios existentes em Portugal, a biologia e ecologia destes animais, no sentido de sensibilizar a opinião pública para o estatuto de conservação dos anfíbios, e propor acções de preservação e conservação das espécies de anfíbios.

A exposição de animais vivos foi enriquecida por uma mostra

fotográfica de elevada qualidade, retratando anfíbios e répteis no seu ambiente natural. A exposição intitulada "Olhares", da autoria de Isabel Catalão, uma fotógrafa especializada em fotografias da Natureza, incluía 48 fotografias de 60cm x 40cm, dispostas em caixas de luz e ainda uma projecção de dispositivos sobre o mesmo tema.



Exposição "Anfíbios de Portugal".

No dia da inauguração realizou-se um concerto com Carlos Guilherme – canto, Jorge Correia – flauta e Amílcar Vasques – piano.

(Colaboração A.V.G.)
Fotos de CAB A Mendonça

INSTITUTO SUPERIOR NAVAL DE GUERRA

“O PAPEL DE ECONOMIA COMO INSTRUMENTO DE DEFESA NACIONAL, NO QUADRO DA INTEGRAÇÃO NA U.E.”

● No passado dia 8 de Março realizou-se no Instituto Superior Naval de Guerra um painel subordinado ao tema:

“O PAPEL DA ECONOMIA COMO INSTRUMENTO DE DEFESA NACIONAL, NO QUADRO DA INTEGRAÇÃO NA U.E.”

O painel foi moderado pelo professor doutor Ernâni Rodri-

gues Lopes, e os subtemas foram apresentados por três conferencistas, que preencheram a primeira parte da sessão:

1º Subtema: “Política económica, estruturas e interdependências em ambientes de integração regional e de globalização” – Professor Doutor Ferreira do Amaral;

2º Subtema: “O Interesse Nacional e os espaços económicos: impacte na Defesa Nacional” – Professor Doutor Abel Mateus;

3º Subtema: “A União Económica e Monetária como factor fundamental da Política Económica actual. Perspectivas e constrangimentos económicos condicionantes da Defesa Nacional” – Professor Doutor Augusto Mateus.

A segunda parte foi preenchida por um animado debate, no qual participaram os auditores do Curso Superior Naval de Guerra 2000/2001, sob a condução do moderador, que na parte final efectuou uma brilhante síntese conclusiva dos trabalhos, explicitando as ideias-chave das apresentações e do debate.

O painel foi encerrado pelo VALM Director do ISNG, que proferiu uma breve alocução sobre o evento e os objectivos visados.

Salienta-se o inusitado interesse demonstrado por este painel, nele tendo participado diversas entidades militares e civis, encontrando-se entre estas diversos alunos da Universidade Lusíada.



ENCERRAMENTO DO 1º CURSO GERAL NAVAL DE GUERRA 2000/2001

● Teve lugar no passado dia 16 de Fevereiro no auditório deste estabelecimento de ensino, a cerimónia de encerramento do 1º Curso Geral Naval de Guerra 2000/2001. Esta cerimónia foi presidida pelo VALM José Manuel Garcia Mendes Cabeçadas, 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 Caetano Fernandes Augusta Silveira, o Director do Curso, CMG EMQ José Matias Cortes, seguindo-se a entrega de diplomas.

A terminar, o Director do Instituto, VALM José Manuel

Garcia Mendes Cabeçadas, 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.



Encerramento do 1º CGNG 2000/2001.

PLANETÁRIO CALOUSTE GULBENKIAN



● Em 7 de Março de 2001 foi estabelecido um protocolo entre o Planetário Calouste Gulbenkian e a firma Planetarium Laser Productions, com sede na Holanda, representado respectivamente pelo Director do primeiro, CFR João Francisco Franco Facada e o representante da segunda, Sr. Hendrikus Berkheij. Este protocolo terá a duração de um ano a partir da data supra-citada.

O objectivo deste protocolo é a apresentação pública de

um espectáculo didáctico audiovisual com recurso a projectores Laser de última geração.

Durante 40 minutos, o espectador tem a possibilidade de reencontrar-se consigo próprio, longe da rotina do quotidiano, num cosmos onde a existência tem um significado diferente. Magicamente surgem música e imagens tridimensionais coloridas, numa perfeita harmonia de arte e tecnologia que nos propõe um outro modo de ver e escutar o universo.

A palavra LASER (“Light Amplification by Stimulated Emission of Radiation”) significa Amplificação de Luz por Emissão Estimulada de Irradiação. Contrariamente à luz solar ou artificial, que se propagam em todas as direcções, o Laser produz um feixe luminoso potente, intenso, altamente direccional e coerente. Os espectaculares efeitos de Laser são gerados utilizando tubo de gás Criptón/Argon e dirigidos por sofisticados projectores.

“FILHOS DA ESCOLA” DE JANEIRO DE 1953

● Realizou-se no passado dia 3 de Março num restaurante em Penafiel, mais um jantar-convívio dos “Filhos da Escola” da 1ª incorporação de Fevereiro de 1976, a fim de comemorar o seu 25º aniversário.

Este jantar foi organizado pelos marinheiros da 5ª e 6ª Companhia da área do Porto e arredores, ficando a promessa que nos próximos anos o convívio irá alargar-se a outras zonas do país.



52º ANIVERSÁRIO DOS “FILHOS DA ESCOLA” DE 1949

● Vai realizar-se no próximo dia 26 de Maio no Restaurante “Golfinho Branco”, em Alhandra, o almoço de confraternização do Recrutamento de 1949.

Os interessados deverão contactar com:

SAJ SE Adelino – Tel. 21 363 8811/21 961 2014

SAJ A Vilela – 21 274 9272/21 296 0853

“FILHOS DA ESCOLA” DE 1952

● Realiza-se no dia 26 de Maio pelas 12.30h na Quintinha de Seitela – Mozelos – Santa Maria da Feira, um almoço de confraternização dos “Filhos da Escola” de 1952, a fim de comemorar o seu 49º aniversário.

Os interessados deverão contactar: Lino Ferreira Rocha
Largo Padre José Ferreira de Almeida, nº 29
4535-429 S. Paio de Oleiros - Tel. 227454613
José Vieira Reis - Rua da Fonte, nº 90 - 4535 Paços de Brandão
Tel. 227442628

“FILHOS DA ESCOLA” DE 1956

● Vai realizar-se no próximo dia 26 de Maio o almoço-convívio dos “Filhos da Escola” de 1956. O almoço terá lugar num restaurante em Salir do Porto, Caldas da Rainha.

Para mais informações e inscrições os interessados podem contactar para:

Serafim Ferreira – (Tel. Int. 4976)

José Vieira Soares – Tel. 212753359 (para efeitos de transporte)

Agostinho Patrício – Tel. 219411936/219411605

Adelino Afonso – Tel. 212241839

“FILHOS DA ESCOLA” DE JANEIRO DE 1953

● Realiza-se no próximo dia 2 de Junho, em Portalegre, mais um almoço-convívio dos “Filhos da Escola” de Janeiro de 1953.

Os interessados poderão fazer as suas inscrições até ao dia 15 de Maio, através dos seguintes nºs de telefone:

212534411 (Rita) - 212501966 (Chambel) - 245968160 (Dinis)

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

● Vai realizar-se no dia 3 de Junho (Domingo) o 4º almoço-convívio de confraternização, organizado pela Associação dos Ex-Marinheiros de Trás-os-Montes e Alto Douro.

As inscrições deverão ser efectuadas através dos seguintes contactos:

Serafim Fraga – Telef. 259324829 (serv.)

José Luís Silveira – Telef. 259371273 (casa)

Caseiro Marques – Telef. 259323137 (escrit.)

Jorge Gonçalves – Telef. 259323003 (serv.)

SAIBAM TODOS

EXTENSÃO DE ACORDOS

● Informa-se que a ADMA procedeu à extensão de acordo com as seguintes entidades e abrangendo os serviços abaixo indicados:

Hospital Particular de Almada (HPA)

Rua Manuel Febrero, nº 85

2800 Cova da Piedade - Telef. 212751168

*Tomografia Axial Computorizada (TAC)

*Medicina Nuclear

Centro de Radiologia de Tomar, Lda

Rua António Joaquim Araújo, nº 38A, 40 e 40A

2300 Tomar - Telef. 249329020

*Angiografia Fluoresceínica e Osteodensitometria

ECOPEN – Ecografia de Peniche, Lda

Rua António Conceição Bento, nº 11 R/C

2520 Peniche - Telef. 26 278 02 50

*Eco Doppler Arterial, Eco Doppler Venoso, Eco Doppler Carótideo e Eco Doppler Cardíaco.

ENCONTRO NACIONAL DE COMBATENTES

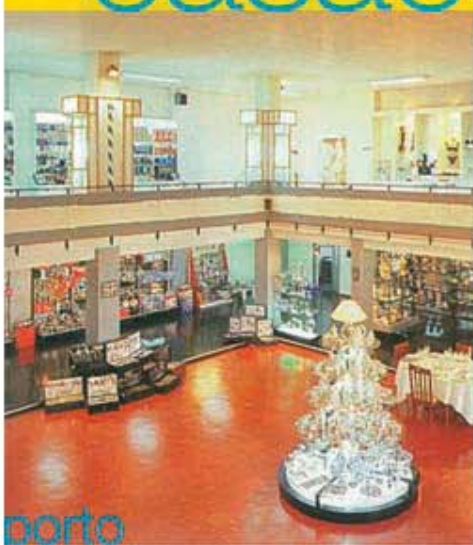
10 DE JUNHO DE 2001

● A Comissão Executiva do Encontro Nacional de Combatentes 2001, dando continuidade ao espírito que nos anos anteriores presidiu a estas homenagens, leva a efeito no próximo dia 10 de Junho de 2001, junto ao Monumento dos Combatentes do Ultramar, em Belém, o seu 8º Encontro Nacional.

A concentração junto ao Monumento dos Combatentes do Ultramar em Belém está marcada para as 11 horas, iniciando-se as cerimónias pelas 11H45 com um discurso alusivo, ao que se seguirá uma Celebração Religiosa de homenagem aos mortos e deposição de flores junto ao Monumento.

A Comissão Executiva do Encontro Nacional de Combatentes 2001 apela a todos os Combatentes e suas famílias, mas também a todos os Portugueses e Portuguesas que se identificam e que muito prezam a sua História, para estarem presentes e comemorar em espírito de fraternidade com todo o mundo lusófono, o Dia de Portugal.

casãoshopping



porto



lisboa

Novo Sistema de Crédito

24 meses sem juros

Acordos: Exército, PSP, GNR e F. Aérea (Marinha em estudo)

Porto

Rua da Boavista, n.º 218 - 4050-102 Porto
t: 22 200 45 04 f: 22 200 39 43

Reabre com novos
espaços e novos
horários

2ª a sábado das 10h às 22h
domingo das 10h às 19h

Lisboa

Campo de Santa Clara - 1147-651 Lisboa
t: 21 884 55 06 f: 21 887 61 04

2ª a sábado das 10h às 19h

A um amor

*Nestes dias choro
pela alegria que antes perdi*

*Na alegria que sinto
junto de ti...*

In “poemas ao amor”, Diogo Silva

Dos rabiscos mal amanhados, a que, sem alternativa, chamo caligrafia, saltou desta vez a memória de uma malograda paixão. O paciente leitor, conhecedor das minhas histórias anteriores, reconhecerá que é um tema recorrente. Tal é inteiramente verdade, são muitas as histórias de amor na vida em geral e mais ainda no universo dos marinheiros...

O amor pode causar extrema alegria, ou uma tristeza desmedida. Pode obrigar-nos a feitos grandiosos, ou impor uma gélida indiferença. Toma muitas formas, de inúmeros tons, sons e cheiros. Por ele já todos rimos ou chorámos. Por ele já alguém foi morto e outros se mataram. O amor é a vida. O amor, sabe no seu íntimo o leitor, somos nós...

Conheci em tempos um oficial triste, que vivia quase só para a Marinha, capaz de trabalhar horas a fio nos projectos a que se dedicava. Era habitual passar no seu gabinete dezoito e mais horas por dia. O trabalho era tudo para ele. Pela dedicação obsessiva era conhecido, como é habitual na Marinha, por um nome característico - o *Kamikaze*.

Muitos o consideravam maçador, uma vez que só parecia conhecer e falar de trabalho. Era já um homem de meia idade, magro e precocemente grisalho, sem nenhuma característica especial a não ser uns óculos de lentes espessas, que lhe conferiam um ar de alucinação crónica. Não se lhe conheciam amizades femininas. Nem tinha verdadeiros amigos entre os camaradas, que fugiam das muitas e prolongadas “secas” por ele infligidas, sobre temas como a génese geológica das Berlengas, a importância das correntes no assoreamento do Tejo e muitos outros, que após a primeira hora de conversa, cansavam até os mais pacientes.

Também com a família não tinha uma relação muito estreita, visto que quase todos os seus moravam na Beira Interior. Como actividade recreativa montava embarcações de todos os tipos, em miniatura. Desde réplicas em plástico de

naves de guerra dos últimos conflitos mundiais, até galeões e naus de outros tempos, em madeira, que encomendava nas lojas da especialidade, ou no estrangeiro. Foi esta actividade que me interessou, já que as montagens eram de primeiríssima qualidade e, ao contrário do que nele era usual, falava da história de cada navio com calma, discernimento e sensibilidade – sem obsessão.

Nas celebrações do Dia da Marinha, estavam os navios abertos a visitas, deparei-me num dos corredores laterais com uma antiga colega de faculdade. Em verdade, não tinha tido relação de grande amizade com ela, durante os 6 anos do curso. Após o curso, ela voltou para Aveiro a sua cidade natal. Por cortesia, decidi ser eu a conduzi-la no passeio a bordo. Não pense o atrevido leitor, a esta altura, que os objectivos da minha visita guiada eram outros... Na verdade, esta antiga colega dava vida ao adágio, comum entre os alunos da faculdade, que punha na boca de cada pai a seguinte pergunta: “queres ser bonita, ou queres ir para medicina?” Ora esta filha tinha sido, sabia-o eu, muito boa aluna...

Lá lhe mostrei, pormenorizadamente, a enfermaria, as cobertas, com os seus expressivos *decors* carnavais, a casa das máquinas, a cozinha, a ponte e as câmaras. No trajeto, entreaberto, estava o camarote do *Kamikaze*. A exposição dos muitos modelos de navios interessou-a muito. Quis saber que navio era um, outro e mais outro. Atrapalhado, decidi chamar o autor de tais obras. Quando chegou, apresentei-os e deixei que o nosso oficial falasse. Este, com grande alegria, lá foi explicando, com todos os pormenores cada embarcação a tão interessada interlocutora. Foi de tal modo, que passado algum tempo me senti a mais. Saí do camarote e só então reparei que a minha antiga colega usava óculos semelhantes aos óculos do construtor de modelos navais....

E foi, aconteceu, para grande espanto da Câmara, a doutora voltou ao navio nos outros dias no porto. Levava o *Kamikaze* no seu automóvel e iam lanchar juntos, ele delicadamente convidou-a para jantar algumas vezes a bordo. Parecia estar a nascer uma relação, digamos, asséptica, mas satisfatória para os dois.

Na navegação que se seguiu surgiu uma modificação importante na conduta do feliz *Kamikaze*, notada por todos – as “secas” tinham-se tornado mais curtas, raras mesmo. Pareceu a todos que uma parte importante de si próprio, tinha sido preenchida. De algum modo, o nosso camarada deixou de sentir a necessidade de interessar todos os outros pelo que sabia, ou sentia. Passou, escrevi eu nessa altura, “a sentir-se acompanhado, naquela parte íntima do Eu, que controla tudo o que somos, queremos ou sabemos e, sobretudo, responsável por gostarmos de nós próprios”...

A relação continuou, a doutora vinha regularmente a Lisboa, telefonavam-se, escreviam cartas, que todos queríamos ler, mas que o *Kamikaze*, escondia com a própria vida.

Passaram os meses e um dia a colega pediu-me para ser portador de um currículo seu a um dos Hospitais de Lisboa – percebi que a relação estava séria. De facto, com o passar do tempo o *Kamikaze* parecia outro. Calmo e sorridente, encontrei-o a estudar as várias ofertas de crédito imobiliário. Estava, agora, tal como todos, desejoso que chegasse o fim de semana, para ir a Aveiro. Tudo parecia bem. Como em todas as relações, tinha crescido.

Infelizmente, na vida acontece-nos frequentemente o imprevisível – capaz de mudar subitamente o rumo de uma vida – a esses acontecimentos, alguns chamam destino, outros a vontade de Deus, eu, em verdade, ainda não sei como chamar, mas bem conheço...

Num fim de semana, em que era a vez da doutora descer a Lisboa, houve um terrível acidente. A doutora faleceu na estrada, vítima de um motorista de camião, bêbado...

Foi então que realmente a minha relação com o *Kamikaze* começou. Foi a mim que coube dar a notícia. Ouviu sem dizer nada, não chorou e saiu rapidamente. Tinha na face o horror daqueles que vão perder a vida, rasgados de dentro para fora...

Durante uma semana ninguém o viu. Decidimos ir ao apartamento onde morava. Lá estava, a barba por fazer, a casa a cheirar mal dos restos de comida, havia um ar abafado e opressivo. O ambiente frio da depressão tinha-se instalado.

Parecia mal, quisemos interna-lo, mas recusou insistentemente. O navio ia sair, quis ir connosco. O Imediato, informado dos riscos, aceitou que fosse.

Como me pareceu longa essa navegação...O *Kamikaze* não dormia, encontrei-o algumas vezes num angulo morto, abaixo da ponte, na chuva e no frio...Levava dias sem dizer palavras. Tentámos falar com ele, ajudá-lo, sem resultado. Desesperado e sem palavras, ofereci-lhe um livro de poemas - daqueles que guardo na estante mais íntima e que encerram todas as verdades do Universo. Desse livro decorou e repetia o poema com que comecei esta história, que se tornou para ele numa espécie de hino.

Alguns dias depois procurou-me. Pela primeira vez falámos. Falámos de sentimentos profundos, do amor que viveu, da dor que sentia. Estava profundamente deprimido e acredito mesmo que, nesses dias, o meu amigo oficial chegou a achar quentes os braços negros da morte e atraente o vazio do abismo...

Uma noite quase três semanas volvidas e ainda a navegar, fui acordado subitamente, era o Imediato, o *Kamikaze* gritava que nem um louco no castelo, parecia querer atirar-se ao mar. Aproximei-me dele, lembro-me que estava uma noite fria, e gritei então: *o que é?*

Não disse nada, chorou, foi a primeira vez que alguém o viu assim...chorou,

chorou e gritou tudo quanto quis. Não lhe interessaram os outros, ou a vida. Só sentia dor...

Depois desse dia voltou às tarefas normais. Mas mudou radicalmente, falava com voz baixa, doce, como se cada palavra tivesse um peso que antes desconhecia. Interessou-se por todos os meus livros – penso que encontrava neles companhia e compreensão, já que cada livro tem emoções vivas, quase todas de sofrimento e luta, de vida e morte. Começou ele próprio a coleccionar livros, embora retomasse a sua actividade modelista. Nunca mais o vi no seu poiso abaixo da ponte.

Fiquei feliz, parecia que ia sobreviver.

Parecia que como muitos outros que conheci, tinha guardado a dor num lugar sagrado, só seu, e, desde então, carregava às costas, num saco por ele duramente preenchido, os ganhos de cada dia...

É que, tenho a certeza, todos os que arrastam na vida a sua dor e têm a coragem de viver, são pessoas grandes. Escolho-os, como o leitor já percebeu, para estas histórias, porque me revejo no seu exemplo, na sua luta. Dão sentido a este quotidiano infestado por homens de coração torpe e mente mesquinha, vendidos à mentira (que medra nos seus próprios espíritos) e à corrupção barata, que grassa impune. E, deveras, gostaria um dia de compreender porquê a uns a vida parece correr bem, apesar da imoralidade a que chegaram, e a outros, que reconheço como valentes e bons, lhes acontecem desgraças. Tristemente, na vida é muitas vezes assim, quando pensamos que estamos no caminho certo, seguros de nós próprios, algo acontece que nos deita por terra. Talvez um dia possamos, todos, compreender o incompreensível. Até lá, cada um terá, também, que aceitar a sua dor...

Encontrei recentemente o nosso oficial. Sorriu e falou de um dos livros de Lobo Antunes, que agora lia. Tinha um ar profundo. Eu também sorri, por dentro, e acredito que a doutora, lá onde estiver, também deve ter sorrido pela memória do amor que por cá deixou. Afinal, essa memória, doce e segura, deve ter evitado que o *Kamikaze* fosse levado no vento da sua autodestruição. E nele, quero crer, no seu Eu profundo, ela viverá para sempre. É sempre assim quando o amor é verdadeiro...



Doc.



ELECTRONIC WARFARE

A i r • L a n d • S e a



TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, SA

Rua General Ferreira Martins, nº 6 - 2B - 1495-137 Algés * Tel: 21 4123590 Fax: 21 4123600

E-Mail: telerus@mail.telepac.pt

JOQUEMOS O BRIDGE

(Problema nº 32)

Tente primeiro resolver a 2 mãos tapando E-W

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
V	D	A	A
6	9	R	D
	8	4	6
	5	3	

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
R	2	V	10
D		9	7
10		8	5
9		5	4

Este (E):

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

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
A	A	D	8
	R	10	2
	10	7	
	6	2	
	4		
	3		

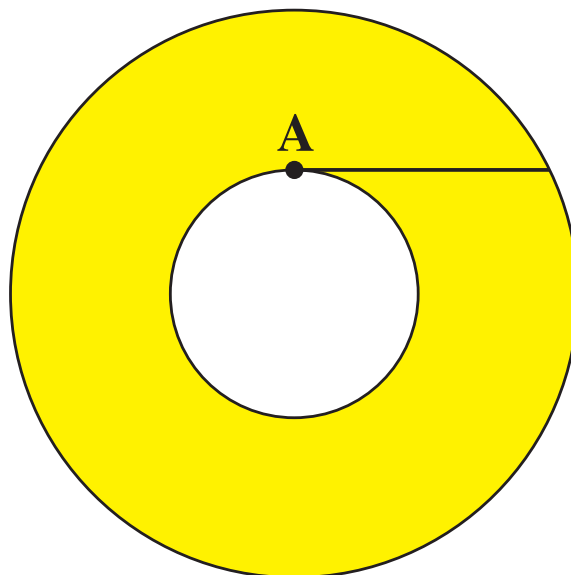
Como deve S jogar para cumprir o contrato de 6♥ com saída a ♠R ?

(Solução neste número)

PROBLEMA

Os problemas de matemática são, na minha opinião, tanto mais belos quanto mais curto é o texto e menor o número de dados. E são ainda mais belos quando a solução é simples e inesperada.

O problema de matemática elementar que para o autor preenche os citados requisitos é o seguinte:



Determinar a área da coroa circular, sabendo que o segmento de recta tangente em A, mede 4 quilómetros.

(Solução no próximo número)

A. Estácio dos Reis

SOLUÇÕES

PROBLEMA Nº 32

S faz o A, destrunfa e deverá jogar ♦A e de seguida R (fundamental) para a hipótese de os ♦ estarem 4-1 tendo E os 4, mas é W que os tem. Face à má distribuição dos ♦ pode tentar a passagem ao R de ♣, o que representa uma probabilidade de 50% para cumprir o contrato. Mas, como já salientei em problemas anteriores, uma passagem deverá ser sempre o último recurso, pelo que outras soluções deverão primeiramente ser exploradas. O "squeeze" é uma delas e neste caso é a solução mesmo que ♣R esteja bem colocado. Pela saída sabemos que W tem ♠D e agora mais os 2♦ que faltam, cartas que ele terá de guardar, portanto basta bater todos os trunfos e ficar no morto com ♠V, ♣AD e ♦4 e na mão com ♦D10 e ♣8 2; joga ♣ para o A e se W também tivesse ♣R teria mesmo sido "squeezado" nos 3 naipes; a 3 cartas do fim joga ♠V colocando W em mão e este terá de se virar para ♦D10. Repare como conseguiu resolver um problema em que as cartas chaves estavam mal colocadas, circunstância que torna este jogo um excelente exercício mental, "o xadrez das cartas" conforme referi inicialmente. Continuaremos a demonstrá-lo.

Nunes Marques
CALMAN



COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CTEN AN Nelson Alves Domingos, Chefe de Serviço Administrativo e Financeiro do Departamento Marítimo da Madeira.

RESERVA

● VALM Alexandre Daniel Cunha Reis Rodrigues
● CMG Fernando Carlos Fuzeta da Ponte ● CMG José Augusto Fialho Góis ● CFR António do Rosário Rodrigues ● CTEN João Bernardino dos Mártires Gago ● SMOR José da Conceição Gomes Talhadas ● SMOR José Saraiva de Almeida Gomes ● SMOR Francisco Augusto Ramos da Silva ● SMOR Azinel Henriques Faustino ● SMOR José Rodrigues Marques ● SMOR José Luís dos Santos ● SMOR José Farinha Lourenço ● SCH Alberto Octávio de Sousa Meireles ● SCH Eduardo da Silva Fortunato Serrano ● SCH António Mendes Marques Pinheiro ● SAJ Fernando Nunes de Almeida ● SAJ João Joaquim Peças Cortes ● SAJ António Maria Gomes ● SAJ César Augusto Lucas ● SAJ Albino Vilalva Casimiro ● SAJ José Augusto Farinha Manaia ● SAJ Carlos Manuel da Costa Rosendo ● SAJ Alexandre Manuel Pereira Nunes Clara ● SAJ José Mário Vieira de Carvalho ● SAJ José Freire Vieira ● SAJ Luís Costa Leitão Lele ● SAJ Artur Augusto Baixinho dos Santos ● SAJ José António Madeira Roldão ● SAJ José de Almeida Costa ● 1SAR Eduardo Jorge da Silva Soares ● 1SAR Luís Filipe da Silva Sá ● 1SAR João Alves Pereira ● 1SAR João Manuel Sendas Vaz ● 1SAR António José Barros Sousa ● 1SAR Manuel Marques Flamengo ● 1SAR António Manuel Coutinho França ● 1SAR Vítor Paulo de Jesus Miguel Barata ● 1SAR Osvaldo Figueiredo da Rocha ● 1SAR Brás dos Santos Belo ● 1SAR Afonso Barrento Ferreira ● 1SAR Luís Manuel Rodrigues ● 1SAR José Francisco da Silva Damião ● 1SAR António Teixeira Pinto ● 1SAR Joaquim José das Neves Gonçalves ● 1SAR João de Almeida Nunes ● 2SAR José Carlos Fernandes Tomás ● CAB Álvaro Augusto dos Santos Carvalho ● CAB Inácio José ● CAB José António Peralta Agapito ● CAB Valentim Gonçalves Gomes ● CAB António Romeira Rodrigues ● CAB Manuel Joaquim Freixo Rodrigues ● CAB António Filipe Modesto da Fonseca ● CAB José António Félix Bocas ● CAB Rui Manuel de Sousa Luís Gomes ● CAB António Teixeira ● CAB Honorato José Martins.

REFORMA

● CMG Eugénio Duarte Ramos ● CMG Rui Vasco de Vasconcelos e Sá Vaz ● CMG Pedro Luís da Costa Gomes Lopes ● CTEN João Pedro Rocha Pereira ● 1TEN Ibraim Alcobia Rodrigues ● SMOR Manuel Almeida de Oliveira ● SCH José Pereira Ramos ● SAJ Ederildo Pires Coelho ● SAJ João Balau Cardoso ● SAJ Diamantino Ramos Rodrigues ● SAJ José Manuel Bernardo ● SAJ Manuel Valente Afonso ● SAJ José Augusto Piegas Portela ● SAJ Aníbal Cardoso Martins ● SAJ José da Silva Mendes ● SAJ Mário Henriques Romão ● 1SAR António José Latas ● 1SAR Hermínio Rosário da Piedade Caetano ● CAB Eugénio Manuel Vieira Cabrita ● CAB Eduardo Manuel Carvalho Trafaria ● CAB José Alberto Martins da Silva ● CAB Fernando Alves Carvalhosa ● CAB Francisco Nunes Moreira ● CAB João Coelho Rodrigues.

FALECIMENTOS

● CALM MN REF Mário Santos ● CTEN EMN REF José Maria Serra ● 1TEN OT REF Artur Creio ● SAJ HE REF Artur José de Almeida ● SAJ A REF Luís Rosa Bouça ● SAJ M REF Emídio José Vidigal ● SAJ A REF Agostinho Rodrigues Lopes ● SAJ TF REF Artur Teixeira ● SAJ TF REF Flávio Gonçalves Pereira ● 1SAR T REF António da Silva Belfo ● 1SAR TES REF Mário Martins de Almeida ● 1SAR CE REF João Valente da Silva ● 1SAR A REF João Marques Figueiredo ● 1SAR HE REF Cristiano Santos Eugénio ● 1SAR A REF Carlos da Silva ● 1SAR C REF José Valério da Silva ● 1SAR CM REF Joaquim Afonso Faustino ● 2SAR C Francisco Rocha Salvador ● CAB A REF António de Jesus Nunes ● CAB CE REF José Manuel Borralho ● CAB TFD REF António Refacinho Pataco ● CAB L REF Alfredo Marques Salsinha ● CAB CE REF Ramiro do Rosário Madeira ● CAB TFD REF José Fernando Marques Ferreira ● CAB TFD REF João de Almeida Correia ● CAB TF REF José Pedrosa Moita ● 1MAR CM REF Adérito Augusto Paulo ● 2MAR FZ Nelson António da Cruz Campos.

SAIBAM TODOS

EXTENSÃO DE ACORDOS

● Informa-se que a ADMA procedeu à extensão de acordo com as seguintes entidades e abrangendo os serviços abaixo indicados:

RÁDIOMEDICA, LD^a

Rua Rodrigo Sampaio, Nº 19-1º ABC e2B
1150 Lisboa – Telef. 213546458/213155337
*Tomografia Axial Computorizada (TAC)

Clínica Nuno Álvares, Ld^a

Av. D. Nuno Álvares Pereira, Nº 23 r/c Dtº.
2800 Almada – Telef. 212747409/212749551
*Endoscopia Digestiva, Urologia, Urofluxometria, Cardiotocografia (CTG), Ecotomografia/Ecografia.

CEPAME – Centro Particular de Medicina e Enfermagem, Ld^a

Av. Luís de Camões, nº 40 r/c Miratejo
2855-121 Corroios – Telef. 212539420/212536902
*Psiquiatria

Clínica de Santa Mafalda, Ld^a.

Rua Vitorino José da Silva, nº 18
2825 Monte da Caparica - Telef. 212901785/212906895
*Audiogramas e Timpanogramas.

SUSPENSÃO DE VALÊNCIA

● Informa-se que a ADMA suspendeu a pedido da seguinte entidade a valência que abrange o serviço abaixo indicado:

CLIORTODONTICA – Clínica Dentária e Ortodôntica, Ld^a.

Av. Combatentes da Grande Guerra, 130 – 1º Esqº.
1495 Algés - Telef. 21 412 37 60/68
*Oftalmologia.

Património Cultural da Marinha

Pecas para Recordar

27. A OBRA DE VAN LINSCHOTEN NA BIBLIOTECA CENTRAL DA MARINHA

A Biblioteca Central da Marinha possui várias obras dos séculos XVI e XVII referentes à historiografia da expansão incluindo relatos de viagens, nomeadamente de autores estrangeiros, com relevo para a obra de Van Linschoten que faz parte do legado do Almirante Gago Coutinho.

O escrito que queremos destacar, provavelmente redigido em 1596, foi publicado em língua flamenga nesse mesmo ano e tal a sua importância igualmente editado em inglês e alemão em 1598, latim no ano seguinte e em francês em 1610. O exemplar que a Biblioteca é detentora pertence à 3ª edição, em francês – Amesterdão, Evert Choppensburgh, 1638 – e é composta de três partes: a “História da Navegação”; o “Grande Roteiro do Mar” e a “Descrição da América”.

Passando a apresentar cada uma das componentes da obra em questão constata-se que a “História da Navegação”, também intitulada “Itinerário”, testemunha os conhecimentos do autor obtidos em parte no período de 1580 a 1593, durante o qual, conforme citado no artigo “A historiografia da expansão e a influência da obra de Van Linschoten no declínio do Império Português do Oriente” desta Revista, viveu em Lisboa, estabeleceu-se em Goa e no regresso à Holanda permaneceu em Angra do Heroísmo e escalou Lisboa. Esta parte compreende 100 capítulos contendo 36 gravuras (no exemplar da Biblioteca falta a página 40) e 5 mapas, 3 dos quais abrangem as costas banhadas pelo Oceano Índico, incluindo o Mar Vermelho e também pelo Oceano Pacífico, desde o Estreito de Malaca até às costas da China. Os outros 2 mapas são um planisfério da autoria de Petrus Plancio e uma representação de Van Langren da costa de África, da Serra Leoa ao Cabo da Boa Esperança, sendo assinalado também, neste mapa, o Cabo de Santo Agostinho na costa brasileira. O “Itinerário” tem uma edição em português datada de 1997 da Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.

Junto a esta primeira parte surge a “Descrição da Guiné” que consta de uma narração da costa de África desde a Guiné até à Etiópia seguindo a rota do Cabo da Boa Esperança. Este relato é feito com a colaboração de Paludamos e refere-se a uma região não incluída no roteiro de Linschoten.

A segunda parte da obra, “O Grande Roteiro”, desenvolve-se por 57 capítulos onde são apresentadas as rotas mais convenientes em direcção ao Oriente nomeadamente para Malaca, Java, Sunda, China e Japão, para Sul com destino à África e para Oriente rumo às Antilhas e ao Brasil. Todas as descrições, que incluem costas, portos, escolhos, ventos e correntes foram formulados a partir de memórias e observações de pilotos portugueses e espanhóis. É inserida nesta parte uma listagem das alturas angulares de estrelas de referência correspondentes aos principais portos, rios, cabos e acidentes geográficos das costas roteadas e um registo com instruções respeitantes às declinações magnéticas na navegação de Portugal para a Índia. O “Grande Roteiro” é concluído com o “Extract” que compreende uma relação, referida ao ano de 1578, das rendas, domínios, direitos alfandegários, taxas, impostos, tributos, décimos, terças e rendimentos do rei de Espanha sobre todos os seus domínios e um breve apontamento sobre as origens dos reis de Portugal, os respectivos poderes e governos relativos ao reinado de Filipe II.

Por último a terceira componente da obra, a “Descrição da América”, que comporta 25 capítulos, incluindo um mapa da América Austral, reporta-se aos respectivos países na sua extensão, religião, costumes dos seus habitantes e outras características regionais. As Américas Central e do Sul, particularmente com algum detalhe o Brasil, são também referidas nestes escritos.

Conclui-se assim que Van Linschoten, ao coligir informações obtidas a partir da sua vivência em terras portuguesas e dos pilotos mais famosos da época, produziu uma obra que contribuiu para um melhor conhecimento, no século XVI, do mundo exterior à Europa e possibilitou que outros povos, após Portugal, iniciassem a sua expansão principalmente para o Oriente.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

27. A OBRA DE VAN LINSCHOTEN NA BIBLIOTECA CENTRAL DA MARINHA



REVISTA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 343 • ANO XXX

JUNHO 2001 • MENSAL • 250\$00 / € 1,25

DIA DA MARINHA

2001





MUSEU DE MARINHA

Um Mundo de Descobertas

O Museu de Marinha é um lugar de descoberta, o ponto de encontro com séculos de História. História do mar e dos homens.

Mais do que um espaço de referência para a História de Portugal, é um testemunho do universalismo dos oceanos, unindo continentes, países e povos.

Visite o Museu de Marinha e venha descobrir, com o mesmo espírito de há quinhentos anos.



Astrolábio Náutico "Aveiro"



Arcanjo S. Rafael



Hidro-avião "Santa Cruz"



*Fragata "D. Fernando II e Glória"
(Quadro de Roger Chapelet)*



*Modelo da Corveta "Vasco da Gama"
(Colecção Seixas)*

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 343 • Ano XXX
Junho 2001

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
CFR 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:

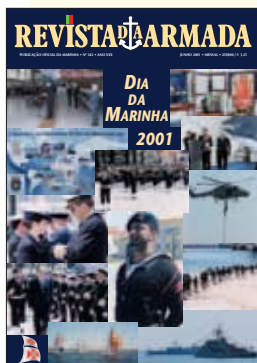
6000 exemplares

Preço de venda avulso: 250\$00

Registada na DGI em 6/4/73
com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343



Fotos de:
Gabinete de
Audiovisuais.

ANUNCIANTES:
Clínica Santa Madalena; Museu de Marinha;
OGFE - Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento;
TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, S.A.

SUMÁRIO

A missão da Força de Fuzileiros
no Teatro de Operações na
Bósnia – Herzegovina.

7



12 Ao longo da História
das Telecomunicações
o valioso contributo do
Código Morse.



As viagens dos portugueses nos
mares gelados do Atlântico
Noroeste.

14



18

Celebrou-se no passado dia
20 de Maio, em Cascais,
o Dia da Marinha.

DIA DA MARINHA – MENSAGEM DO ALMIRANTE CEMA	4
FONTES PARA A HISTÓRIA DA ARQUEOLOGIA NAVAL PORTUGUESA	10
A MARINHA DE D. MANUEL (15)	21
EXERCÍCIO DISTEX	22
O EURO NA MARINHA	24
NOTÍCIAS	25
CONVÍVIOS	28
HISTÓRIAS DA BOTICA (9)	30
SAIBAM TODOS	31
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA

Dia da Marinha

Mensagem do Almirante CEMA

A memória da viagem que mudou o Mundo tem sido, desde há muitos anos, inspiradora das comemorações do Dia da Marinha. Celebrou-se, durante muito tempo, na data correspondente à largada da esquadra de Vasco da Gama de Belém. Contudo, há três anos, passámos a comemorar a conclusão da viagem, a chegada do grande navegador a Calecute, em 20 de Maio de 1498. A Marinha passava, pois, como normalmente faz, a privilegiar a realização do feito, em vez de celebrar o momento das intenções, por mais esperanças que sejam as que preencham o ponto de partida dos grandes projectos. É que, o simbolismo dos actos deve ser inspiração objectiva da capacidade concretizadora, com prioridade sobre as ideias que se subentendem.

Por isso, presto homenagem aos homens que, nos frágeis lenhos dos seus navios, cruzaram mares desconhecidos, encontraram passagens entre oceanos e juntaram continentes e os seus povos. Vasco da Gama é, sem dúvida, a figura mais celebrada por ter levado a bom termo a navegação mais complexa e desafiante para o mundo de então, a ligação por mar entre a Europa e a Índia. Mas essa viagem só aparentemente teve Calecute como ponto de destino.

Na verdade, o ponto de destino do Português foi o Mundo, com a sua vocação universalista, e “Se mais Mundo houvera lá chegara”.

Chegou ao Brasil, quem sabe pelos mares da primeira viagem de Vasco da Gama ou, oficialmente, dois anos depois, pelos de Álvares Cabral. De qualquer forma, foram mares que, a juntar aos de tantos outros navegadores, formaram o enorme oceano da língua portuguesa.

Oceano que foi salgado por lágrimas de povos tão distantes como o de Timor, mas também oceano da língua exuberante e fecunda que dá expressão concreta aos laços que unem os corações dos povos do Brasil e de Portugal.

Por isso, as Marinhas dos dois países têm ligações muito fraternas e também por isso se conhecem bem. Conhecemos a Marinha do Brasil, apreciamos-la e respeitamo-la.

É sempre com um grande prazer que os nossos marinheiros se encontram e colaboram e que os nossos navios navegam juntos. Podem ser lindos veleiros como o “Cisne Branco” e a “Sagres” ou circunspectos navios cinzentos ou pretos como as fragatas e os submarinos, mas em todos há guarnições que são capazes de operar em conjunto e de se respeitarem com admiração.

É, pois, motivo de grande orgulho para a Marinha Portuguesa a presença nesta cerimónia do Comandante da Marinha do Brasil, Almirante de Esquadra Sérgio Chagasteles que efusivamente saúdo e em quem homenageio a Marinha do Brasil. Louvo-o também, Senhor Almirante, pelos esforços e acções que tem mantido para aproximar ainda mais as nossas Armadas. Muito obrigado pela sua presença.

A tão insigne embaixador-marinheiro junta-se o Senhor Embaixador do Brasil, ilustre e respeitado diplomata, quão apreciado historiador, que cumprimento com muita consideração e estima pessoal.

Mas a presença do Brasil neste Dia da Marinha é ainda mais rica pela participação activa que nele tem Sua Eminência Reverendíssima o Arcebispo Militar do Brasil, D. Geraldo do Espírito Santo Ávila, a quem reconhecidamente agradeço ter aceite o meu convite para celebrar a Missa no Dia da Marinha e estar entre nós. Julgo ser a primeira vez que um bispo brasileiro veio rezar a missa deste dia, retribuindo a tradição iniciada por frei Henrique (de Coimbra), em 26 de Abril de 1500, como relata Pero Vaz de Caminha: “Ao Domingo de Pascoela, pela manhã, determinou o capitão d’ir ouvir missa e pregação naquele ilhéu, e mandou a todos os capitães que se corregessem nos bateis e fossem com ele; e assim foi feito.”

E assim foi feito digo eu, hoje, aqui, neste encontro com a História que a ilustre Embaixada Brasileira nos ajudou a carregar de simbolismo, nesta vila de Cascais.

Cascais que é, para este acontecimento, a comemoração do Dia da Marinha, um lugar apropriado pela sua ligação ao mar, com o qual tem convivido desde a sua formação e por ele viu passar todas as velas para as epopeias de além-mar.

Tem sido berço de marinheiros e porto e terra de abrigo para gentes da nossa Marinha. Por isso, também aqui viemos hoje homenagear Cascais e a maritimidade que lhe é própria. À sua Câmara Municipal e, em particular, ao seu Presidente, testemunho o reconhecido muito obrigado da Marinha por nos terem recebido e apoiado como o fizeram.

Senhor Ministro da Defesa Nacional,

Aceitou V. Ex^a presidir a esta cerimónia, o que muito honra a Marinha que interpreta na presença do ilustre responsável político pela Defesa Nacional o interesse e o apoio governativos pelas suas missões e programas. Agradeço, pois, esse estímulo, como fico reconhecido pelos esforços que certamente continuará a fazer para dotar a Marinha dos meios necessários ao exercício das tarefas que lhe estão cometidas.

Sem pretender transformar esta alocução num relatório da actividade da Marinha no último ano, considero adequado fazer referência a alguns aspectos da gestão passada e aludir a questões presentes e futuras que, pela sua relevância, merecem especial atenção.

Ao longo do último ano, julgo não ser imodéstia dizer que, por mais de uma vez, a Marinha surpreendeu o País pela forma como executou algumas missões. Tal surpresa só pode radicar na consciência do desequilíbrio entre o reduzido investimento que nela tem



sido feito e a dimensão do que lhe é exigido. No entanto, e como já noutras ocasiões referi, tal desempenho resulta, em primeiro lugar, do espírito generoso de bem servir de que os seus homens e mulheres, militares, militarizados e civis são dotados, respondendo com competência, determinação e enorme espírito de sacrifício àquilo que a Nação lhes pede. E, para isso, tem sido mais forte a força moral, o querer e a formação técnico-científica do que os estímulos materiais sempre em atraso relativamente a sectores equivalentes.

Em segundo lugar, tal "Talent de bien faire" além de ser sua divisa, tem a ver com o ininterrupto exercício da actividade operacional, técnica, científica, cultural, etc., que a Marinha desenvolve e com a aferição constante dos graus de prontidão e de treino dos seus meios, em relação aos elevados padrões fixados.

Ao longo do último ano, o envelhecimento da Esquadra tornou ainda mais exigente o esforço humano para a manutenção do dispositivo naval e para o cumprimento das missões no exterior. Também em termos financeiros, a prioridade que damos à componente operacional e as baixas disponibilidades resultaram em prejuízo de áreas importantes como a do bem estar do pessoal e, até, a da formação.

A actividade estritamente militar teve como objectivos principais o desempenho das missões de fuzileiros em Timor e na Bósnia, em conjunto com o Exército, e da assumpção do comando da Força Naval Permanente do Atlântico - STANAVFORLANT - no passado mês de Março. Esta última é, sem dúvida, a missão mais exigente em cada sexénio pelos requisitos dos meios navais a empenhar, como navio-almirante, ininterruptamente, ao longo de um ano e pela competência militar e técnica que o comandante e o seu estado-maior têm de dispor. É um desafio que nos orgulha e honra particularmente, por permitir exercer, e pela segunda vez, o único comando de força NATO até hoje atribuído a oficiais gerais portugueses.

Também se levou a cabo, recentemente, nas nossas águas, com pleno êxito, o exercício nacional, "Sword-Fish" com a participação convidada de países amigos e aliados que envolvem aeronaves de 5 bases aéreas e 30 navios de superfície e submarinos.

Por um período de mês e meio contamos também com uma fragata, a "Sacadura Cabral", na EUROMARFOR, recentemente activada para o primeiro período deste ano.

Com menor visibilidade, mas com utilidade operacional relevante, empenharam-se navios, fuzileiros e mergulhadores em outros exercícios nacionais e internacionais.

Para além destas acções com cariz essencialmente militar, desenvolveu-se, na linha de uma tradição que remonta à origem da própria Marinha, uma intensa actividade de missões de paz no nosso território e nas águas de responsabilidade nacional, ou seja, um elevado número de acções de interesse público no âmbito das missões que nos estão cometidas e mesmo outras fora desse espectro.

Continuámos, assim, a salvar vidas no mar e na zona ribeirinha, com a utilização coordenada das estações radio-navais, dos nossos navios militares e dos meios do sistema de Autoridade Marítima.

A Força Aérea Portuguesa deu a esta actividade um importante e insubstituível contributo que aqui reconheço e elogio. Foi, assim, possível analisar no conjunto das áreas oceânicas dos Açores, da Madeira e do Continente 545 pedidos de socorro, felizmente nem todos correspondentes a sinistros, que conduziram ao salvamento no mar de 247 vidas.

Na zona ribeirinha, os meios das Capitánias, ou seja do Sistema de Autoridade Marítima, levaram a cabo 821 acções com o salvamento de 358 pessoas.

Por outro lado, na área da preservação dos recursos vivos do mar foram efectuadas cerca de 2000 vistorias a embarcações de pesca, em faina oceânica, pelos navios do dispositivo e 6500 pelas autoridades marítimas. Em ambos os casos, o número de transgressões rondou os 10%.

Na área técnico-científica da investigação do mar, deu-se um salto qualitativo importante na avaliação ambiental para o apoio rápido a operações navais. De facto, reforçou-se a capacidade de inteligência do Instituto Hidrográfico para cooperar na área operacional, para além daquilo que era tradicional ser feito. No exercício nacional "Sword-fish", a que já me referi, o trabalho produzido foi de enorme utilidade, rigor e rapidez. Também o desenvolvimento de projectos, quer em apoio à sociedade civil quer, especificamente, à comunidade científica teve uma dinâmica muito significativa, assim como continuou em elevado ritmo a reformulação e actualização da cartografia das nossas costas, incluindo grande número de cartas electrónicas de navegação oficiais.

Também neste aspecto particular, fazemos parte de um grupo de países europeus que se encontram na linha da frente dessas novas tecnologias de navegação.

Olhando agora para o momento presente, numa tentativa de perspectivar o futuro onde continue a existir uma Marinha minimamente capaz de proteger os interesses deste País, dito de Marinheiros, aponto como importantes três questões:

- O esforço de reorganização interna;
- As dificuldades de pessoal;
- A renovação e o funcionamento da Esquadra.

Assim, não será excessivo dizer, como noutras ocasiões

referi, que a Marinha tem desenvolvido, na prática, um processo de reestruturação interna, visando, ambiciosamente, maior eficácia com menores recursos humanos.

Por isso, optámos, nos últimos anos, por juntar estruturas afins, racionalizar lotações e reduzir pessoal, recorrendo a novas capacidades tecnológicas.

Agora, estamos a levar a cabo o difícil e complexo processo de reorganização do parque escolar como parte de um projecto mais amplo que visa o reordenamento profundo do edifício da formação do pessoal.

Como é sabido, toda a mudança tem custos. Por isso, este processo apresenta uma factura elevada de esforços de planeamento, de execução e de adaptação das pessoas às alterações.

Necessita também, obviamente, de recursos financeiros que, por serem tão escassos, chegam, contraditoriamente, a não permitir as economias desejadas e possíveis.

Todo este processo, permitiu já fortes diminuições de pessoal da Marinha que se cifraram, nos últimos 4 anos, em 2.900 pessoas (cerca de 20%).

Contudo, além das economias progressivas que planeámos com a racionalidade de um projecto a longo prazo, ocorreram indesejáveis abaixamentos dos quantitativos de pessoal militar e civil, como consequência de uma atrição muito superior à estimada nos cursos da Escola Naval, da insuficiência de voluntários para praças e do incompreensível congelamento das admissões de pessoal civil, que se afigura ser apenas rígido para o sector militar da Defesa.

As medidas que se tem vindo a tomar sobre a formação de oficiais poderão ainda que lentamente, vir a melhorar, a prazo, a situação.

Também o voluntariado de praças, se o regime de incentivos se mostrar adequado e dinâmico, deverá, conforme indicadores momentâneos, apresentar melhorias. Contudo, o sector do pessoal



civil está preocupantemente asfíxiado em toda a escala vertical de categorias onde faltam mais de 500 funcionários, desde as áreas técnico-científicas às dos trabalhadores menos qualificados. De facto, tanto corremos o risco de continuar a exaurir a equipa de cientistas do mar como de continuar a parar salva-vidas por falta de tripulantes. É uma situação que classifico de muito séria e para a qual espero as soluções, que tenho, repetidas vezes, solicitado.

Não se situam, contudo, apenas em aspectos quantitativos as dificuldades na área dos recursos humanos. Há também que ter em linha de conta a capacidade para atrair para a Marinha pessoas com qualidade intrínseca e para as reter depois de as formar. E isso está a ser cada vez mais difícil com fortes culpas para a instituição Estado que esquece, frequentemente, a justiça e a equidade que deve aos seus servidores e a atenção que tem de prestar, com oportunidade, aos que a ele, como os militares, se dedicam, até com o compromisso de chegar à situação extrema do sacrifício da vida. Essa compreensão, se existe, não tem sido traduzida, na prática, em recompensa material, pelo menos equilibrada em termos relativos, nem em medidas regulamentares de agilidade compatível com a dinâmica das questões de carreira quer se trate de militares, de militarizados ou de civis. Esperemos que a situação se altere sem provocar mais danos morais nem introduzir indesejáveis fermentos na massa humana.

O problema mais importante da Marinha de hoje e do futuro é o envelhecimento da sua Esquadra. E como não há marinha sem navios, onde não houver renovação, o zero naval aparecerá. Em Portugal, nos últimos 26 anos, deu-se, para esse fim, um contributo negativo muito forte ao adquirir-se, apenas, de significativo, 3 navios novos – as fragatas “Vasco da Gama”. Por isso, não é de estranhar que a esmagadora maioria das unidades navais necessite substituição, por limite de idade ultrapassado. O interesse nacional exige a existência de forças armadas com uma Marinha constituída por núcleos de capacidades de dimensão adequada à do País. Consequentemente, não se pode perder mais tempo na sua renovação, que considero já perigosamente adiada.

A capacidade submarina tem demorado anos demasiado numerosos para ser possível garantir continuidade entre a actual esquadrilha e a futura.

A capacidade de projecção de força que terá como sustentáculo principal o navio polivalente logístico com valências anfíbias, teve, no despacho conjunto de autorização para a negociação com estaleiros nacionais do seu contrato de construção, um factor de avanço significativo. É preciso que os recursos financeiros não falhem no momento da concretização.

A sua falta tem sido bem sentida em vários empenhamentos de forças nacionais no estrangeiro, assim como nos impede de ser aceites na “European Amphibious Initiative”, constituída por meios anfíbios do Reino Unido, França, Espanha, Holanda e Itália.

A componente naval para o exercício da autoridade do Estado nas nossas águas jurisdicionais e para a busca e salvamento nas áreas de responsabilidade nacional deverá, primordialmente, ser objecto de um contrato-programa, visando a construção dos 12 navios necessários – 10 patrulhas oceânicos, um navio de combate à poluição e um navio balizador. Com estes meios substituir-se-ão as 10 velhas corvetas, os 10 patrulhas “Cacine” e o balizador “Schultz Xavier”, garantir-se-á uma eficácia acrescida na execução das missões de interesse público e reduzir-se-á, em cerca de 800 homens, os efectivos necessários ao preenchimento das guarnições.

A autorização para negociar o contrato dos dois primeiros navios já foi dada e a Marinha espera ansiosamente que as fontes de financiamento tenham expressão real e visem a totalidade do programa, já que se trata de meios não abrangidos pela Lei da Programação Militar, por opção governamental.

A Esquadra para operar e ser mantida precisa, obviamente, de apoios de terra e de recursos financeiros. Estes têm sido, sobretudo nos últimos anos, de uma escassez asfíxiante. Acresce tratar-se de uma componente orçamental disponibilizada de forma irregular e agravada por retenções às vezes até contrárias às directivas superiores recebidas. E não se pense que esta referência traduz um qualquer pessimismo institucional.

De facto, é antes a constatação da realidade objectiva feita por uma Marinha que, estoicamente, pretende continuar a servir o seu País, desempenhar as missões que dela se espera, apesar de a componente do seu orçamento para funcionamento, ter decrescido, desde 1993, a preços constantes desse ano, 28% e de o seu orçamento global ter diminuído 16%.

São valores dramaticamente altos e serão ainda mais incompreensíveis se se considerar que, no mesmo período de tempo, a despesa pública do País subiu 44%, também a valores constantes de 1993!

Entendemos as dificuldades das finanças públicas e por isso nos compete uma quota parte de esforços de rentabilização do sector estatal, que não engeitamos. São disso prova os indicadores de gestão disponíveis, assim como é inequívoca a vontade de colaborar na rentabilização dos recursos nacionais, colocando ao dispor do País as capacidades da Marinha na área do serviço público.

É nessa linha que temos vindo a propugnar pela clarificação do Sistema de Autoridade Marítima, preenchido por um conjunto coerente de competências, essencialmente na área da salvaguarda de vida humana no mar e da preservação dos recursos, vivos, inertes, culturais e ambientais do mar e da faixa terrestre do domínio público marítimo. O sistema tem tradições ininterruptas na Marinha com origem distante de séculos, suporta-se na sua capacidade técnica e logística e enriquece-se na vocação, competência e saber dos seus marinheiros.

Tem a racionalidade da aproximação sistémica às questões marítimas, consideradas independentemente de se situarem no mar ou na faixa ribeirinha, usando navios oceânicos e costeiros ou meios das capitânias.

É certamente por estas vantagens funcionais e, sobretudo financeiras, que marinhas europeias sem essa tradição se têm estado a envolver neste tipo de serviço público, para além daquelas que, tradicionalmente, lhe dão continuidade.

Por isso, tenho dificuldade em entender que haja quem procure soluções diferentes desta, com grandes acréscimos de custos financeiros e de pessoal, numa altura em que tanto se fala na redução da despesa pública.

Esperemos pois que as nossas vozes sejam ouvidas.

Senhor Ministro da Defesa Nacional,

Renovo os agradecimentos da Marinha pela presença de V. Ex.^a na sua cerimónia mais emblemática e reafirmo, publicamente, que pode o Governo contar com a inquestionável vontade da Marinha em continuar a servir o País de forma determinada e persistente, embora apenas com a capacidade dos meios e recursos, que lhe forem atribuídos. A cultura que nos é própria resulta do saber acumulado ao longo de séculos, endurece-se na forja do mar e tem a espontaneidade que este nos ensinou. Por isso, nos entregamos de espírito aberto e franco a todas as missões que procuramos cumprir com a competência de que somos capazes. Esta é postura que tem caracterizado os homens e as mulheres militares, militarizados e civis que neste Ramo das Forças Armadas servem a Nação donde emanam. E ainda bem que a sociedade civil assim nos entende, como transparece, por exemplo, num artigo recente de António Barreto que, parcialmente, cito:

“O acidente de Castelo de Paiva revelou-me algo que não estou perto de esquecer: um corpo de marinheiros e mergulhadores que não cessou de provocar a minha admiração. E a de muitos compatriotas, creio. Nem saberei distinguir o que mais impressionou, se a coragem, o esforço, a reserva, a seriedade ou o aprumo. Aqueles marinheiros, mostraram, sem exibição, uma dedicação a toda a prova. E um profissionalismo de excepção, aliado a uma humanidade sem mácula”.

Finalizo, exortando todos os que no início deste milénium servem na Marinha a seguirem o exemplo dos nossos antepassados que a meio do milénium passado deram novos mundos ao Mundo.

Se assim for, de novo conquistaremos a distância dos nossos objectivos.

Os Fuzileiros na Operação da NATO de Apoio à Paz na Bósnia-Herzegovina

O Sistema de Informações da Reserva Operacional da SFOR

“...Ver aquilo que hoje – e creio poder dizer com orgulho – estamos a fazer de forma exemplar na Bósnia, para fazer ressaltar a importância de missões desta natureza para as Forças Armadas e para o País...”

António Guterres
Primeiro-Ministro

INTRODUÇÃO

Recentemente uma Força do Comando do Corpo de Fuzileiros participou numa missão de apoio à paz no Teatro de Operações da Bósnia e Herzegovina (BiH), integrada numa Força Nacional Conjunta Marinha-Exército (1), que teve a designação de Agrupamento Conjunto ALFA (AgrConj ALFA) de escalão Batalhão e constituiu a Reserva Operacional Terrestre (OPRES) da Força de Estabilização da NATO (*Stabilization Force-SFOR*).

A Força de Fuzileiros destacada teve a designação de Força de Fuzileiros DELTA, sendo constituída por elementos que integraram o Comando, Estado-Maior, a Companhia de Comando e Serviços Conjunta e a Companhia de Fuzileiros n.º 21 (CF 21), num total de 120 militares.

Terminada a missão foi organizado um processo documental da área de INFORMAÇÕES que consta do Relatório de Fim de Missão.(2) As experiências e ensinamentos foram transmitidos nas palestras efectuadas após a missão no âmbito do seminário organizado pela Marinha, sobre operações de apoio à paz e no Corpo de Fuzileiros.

Os Balcãs vivem, desde a agonia do império otomano um processo ainda em evolução de amadurecimento da realidade do estado nação. A península balcânica tem sido desde séculos o local de choque e confronto de civilizações e culturas.

A Bósnia-Herzegovina, situada na linha divisória das religiões católica e ortodoxa foi alvo de frequentes conflitos de natureza religiosa entre os séc. X e XV.

Para o entendimento deste conflito é importante conhecer as suas origens e a história das krajinas (séc. XVI).



Fig. 1 – A Força de Fuzileiros DELTA.

O objectivo deste artigo é contribuir para o entendimento do sistema de informações num Teatro de Operações da NATO. Para esse efeito são apresentados alguns aspectos do enquadramento, organização e dispositivo e os factores mais importantes na análise das informações, seguido da apresentação da organização e funcionamento da secção de informações, dos órgãos de pesquisa utilizados e sua importância, complementado pela estrutura do sistema de informações, concluindo com as experiências e ensinamentos recolhidos.

ENQUADRAMENTO

Organização

Em termos de comando e controlo o Comando da *Stabilization Force* (COMSFOR) depende directamente do *Supreme Allied Commander Europe* (SACEUR) e a Força Portuguesa dependia directamente do COMSFOR. A OPRES é constituída por uma componente terrestre (Batalhão português) e pela componente aérea (Batalhão de Aviação americano).

No Teatro de Operações, as forças dos vários países representados e que integravam o dispositivo da SFOR tinham atribuídas Áreas de Responsabilidade (*Area of Responsibility-AOR*) estando o Batalhão Português localizado em VISOKO, perto de SARAJEVO (cerca de 30Km), tendo como área de intervenção todo o Território da BiH e ainda o enclave de PREVLACA (3). A OPRES teve de potenciar a sua flexibilidade para cumprimento dos quesitos operacionais da missão – com capacidade de reacção rápida, mobilidade táctica e protecção adequadas ao desempenho das missões com estas características.

Dispositivo

A missão da SFOR reflecte claramente a necessidade de continuar o processo de normalização na BiH assegurando a presença militar concentrada nas áreas críticas. Apesar dos efectivos terem sido reduzidos de 30 000 mil para cerca de 20 000 mil homens (4), manteve-se contudo a distribuição actual por três sectores que estão atribuídos a três Divisões Multinacionais, sendo cada uma delas liderada pelos americanos (DMN-N), por ingleses (DMN-SW) e por franceses (DMN-SE). A nova força, sendo mais reduzida (as Brigadas foram substituídas por unidades de escalão Batalhão reforçado - *Battle Group*), é mais flexível e robusta conferindo-lhe maior capacidade para lidar com problemas de segurança.

Área de Interesse e Área de Operações

A Área de Interesse da SFOR inclui o território da BiH e países vizinhos circundantes, assim como o Mar Adriático e respectivo espaço aéreo. São também Áreas específicas de interesse a Croácia e a restante ex-Jugoslávia (República Federal da Jugoslávia-FRY), devido aos interesses e ligações com as facções e o seu impacte na estabilidade da BiH.

A Área de Responsabilidade da SFOR (Fig 2) engloba o território da BiH (cerca de metade da superfície de Portugal), que compreende o da Federação – FBiH (Bósnios-muçulmanos e Bósnios-Croatas) e República Srpska – RS (Bósnios-Sérvios). O Teatro de Operações da BiH está dividido nos três sectores já referidos e cada uma das Divisões Multinacionais têm áreas aproximadamente idênticas de território da FBiH e da RS (5).

ANÁLISE DOS FACTORES MAIS IMPORTANTES DAS INFORMAÇÕES

"Military Information" vs "Intelligence"

Antes de mais, importa referir que neste tipo de operações as informações são denominadas "Military Information", em vez de "Intelligence" como é habitual nas operações convencionais, uma vez que esta designação pode ser tomada como um acto hostil.

O apoio das informações nestas operações assenta essencialmente na contínua obtenção e processamento da informação, dando grande relevância à recolha de informação através do homem -HUMINT (Human Intelligence), complementada pela recolha de imagens através de satélites -IMINT (Imagery Intelligence).

Independentemente da missão, a unidade deve estar preparada para fazer face a acções de ataque directo, quer pelas facções quer por elementos dissidentes. Para além disso, o outro aspecto importante a referir é que pode causar problemas, quer na pesquisa, quer na exploração, é que na SFOR existem contingentes de vários países, com equipamento e processos vários.

Elementos Essenciais de Informação

Os Elementos Essenciais de Informação, designados por - *Priority Intelligence Requirements (PIR)*, são definidos pela SFOR e estavam direccionados fundamentalmente para os seguintes aspectos: terrorismo, estabilidade política e social, a influência de Milosevic, e a ameaça para a SFOR e Comunidade Internacional.

O estudo e análise das informações tornava-se assim mais abrangente e complexo sendo os aspectos não militares, como por exemplo os políticos, económicos e demográficos, muitas vezes os mais relevantes.

Ameaça

Outro aspecto que importa analisar é o conceito de ameaça. Esta deixa de ser bem definida e caracterizada e passa a ser descrita por facções, grupos terroristas que podem actuar em qualquer ponto do Teatro de Operações, desestabilizando a situação e o clima necessário ao estabelecimento de um ambiente de confiança.

A mudança de objectivos da actividade da SFOR para a implementação dos aspectos civis pode provocar uma nova ameaça (multidimensional) sob a forma de instabilidade civil e demonstrações de multidões/manifestações contra a SFOR.

Utilização do "Intelligence Preparation of the Battlefield (IPB)"

Apesar destas operações terem características específicas, a preparação do "campo de batalha" (nestas operações não existe esta designação) deverá ser feita através do IPB, que para o efeito deve ser encarada como uma ferramenta essencial na tomada de

decisão do Comandante. Os aspectos considerados na utilização do IPB foram os seguintes:

• Área de Interesse (AI)

Foi tido em consideração a necessidade de expandir a AI, tendo para tal sido efectuada a análise de todas as forças militares e paramilitares, que podiam intervir na Área de Responsabilidade (AOR) e as Organizações Não-Governamentais (ONG), as Organizações Internacionais (OI) e as Organizações Privadas de Voluntários (OPV) que podiam interferir com as nossas operações. Foram também alvo de análise os partidos políticos (na BiH existem cerca de 80 partidos), os Órgãos de Comunicação Social (OCS) e outros países com interesses na região.

• Terreno e Infra-estruturas

Foram analisados os aglomerados populacionais, limites geográficos, pontos de abastecimento de água e alimentos (6), campos de refugiados, ONG e OPV.

Para além disso foram também analisados os locais de acantonamento de forças, quartéis, localização de infra-estruturas de comando e controlo, radares, rede de telefones, fornecimento de gás etc.

O terreno sendo bastante montanhoso determina as linhas de infiltração e exfiltração (corredores de mobilidade), tendo sido necessário efectuar a sua análise quanto às possibilidades e intenções das partes. As condições meteorológicas tendo uma influência decisiva para o emprego de uma força em reserva, condicionaram o empenhamento da unidade em determinadas operações, nomeadamente na utilização dos helicópteros reduzindo assim a mobilidade.

Situação Económica e Cultural

• Descrição dos efeitos

Foram analisadas as causas do conflito tentando perceber as razões de cada uma das Entidades, assim como analisados os factores que influenciavam as nossas modalidades de acção.

• Ameaça

A avaliação da ameaça foi efectuada permanentemente, de acordo com o conceito já referido e os elementos disponíveis.

ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO DA SECÇÃO DE INFORMAÇÕES

A Secção de Informações (S2) era constituída por um Oficial Fuzileiro (chefe da secção e autor do artigo) e um Sargento do Exército (adjunto da secção), de acordo



Fig. 2 - Área de Operações.

com Quadro Orgânico do AgrConj ALFA. Para além disso, foi dado o apoio por uma praça da Secção de Operações na cobertura vídeo-fotográfica (7) dos principais eventos da unidade e dos reconhecimentos efectuados.

As tarefas da Secção de Informações incidiram essencialmente na pesquisa e recolha de informação, assim como no estudo e interpretação das notícias tendo em vista determinar a influência do terreno, condições meteorológicas, atitude das Entidades e população na missão do AgrConj ALFA. Na reunião diária do Estado-Maior do AgrConj ALFA era apresentado um Briefing relativo à situação em todo o Teatro de Operações e, sempre que a situação o justificava, era introduzida informação relativa à zona de interesse no Relatório de Situação enviado diariamente para Portugal.

O empenhamento operacional na Divisões Multinacionais (DMN) foi acompanhado pelos respectivos Estudos de Situação de Informações (8), ao escalão Batalhão, e pela promulgação da Situação de Informações das respectivas Ordens Parcelares, ao escalão pelotão. Nesse âmbito eram obtidas e preparadas as cartas topográficas necessárias (CJ2) e as cartas de situação de minas através do Centro de Informação de Minas da SFOR (Mine Information Collection Center-MICC), sendo efectuada um "Briefing" em que era apresentada a estimativa de situação do respectivo município (OPSTINA).

ÓRGÃOS DE PESQUISA UTILIZADOS E SUA IMPORTÂNCIA

Fundamentalmente os órgãos de pesquisa utilizados eram divididos em externos e internos ao Batalhão.

No que concerne aos **internos** devem ser destacadas as Companhias (Atiradores e Fuzileiros) e pelotões, que pelas suas missões nas DMN (N e SW) estabeleceram uma boa ligação nas AOR daquelas Divisões, que através de relatos verbais ou relatórios escritos transmitiram à Secção de Informações as notícias disponíveis.

No que respeita aos órgãos **externos** ao Batalhão destacaram-se:

Nome Bósnia resulta de um pequeno principado da região montanhosa dos rios urbas e bosna. O nome Herzegovina, foi atribuído no séc. XV por um poderoso nobre bósnio (Stephen Vukcic) a quem foi dado o nome de herzog (duque em língua alemã).

- CJ2 SFOR ("Branch" das Informações – Combined Joint 2)
- CJ9 SFOR ("Branch" dos assuntos políticos, refugiados/deslocados – Combined Joint 9)
- Divisões Multinacionais e Reserva Operacional Aérea (Brigada de Aviação EUA)
- MSU (Multinational Specialized Unit)
- Organizações Internacionais (OSCE, IPTF e ECMM) (9)

A colocação de um Oficial Português (Exército) no **CJ2** (10) permitiu o estabelecimento de um contacto não oficial, pois conforme se pode verificar na Fig. 3 não existe nenhuma célula de informações da OPRES no Quartel-General (QG) da SFOR. No entanto, posteriormente, aquele contacto foi oficializado, em virtude de o Batalhão não ter disponível o fluxo de informação necessário, por não ter sido instalado um terminal CRONOS em VISOKO (11), o que em muito contribuiu para o conhecimento e compreensão da situação política, militar, social e económica em cada momento através de reuniões quase diárias. Obviamente a informação proveniente desta fonte foi utilizada com a necessária parcimónia e foi decisiva para a recolha de informação, que permitiu a construção e actualização da base de dados da Secção de Informações.

Foram estabelecidos contactos com oficiais do **CJ9** para recolha de informação relativa à situação política e particularmente à situação de regresso dos refugiados/deslocados (*Displaced Persons and Refugees - DPRE*) o que permitiu um posterior contacto com a delegação do Alto Representante das Nações Unidas para os Refugiados (*United*

Nations High Commissioner for Human Rights-UNHCR).

Os contactos com as **Divisões Multi-nacionais** também foram importantes para actualizar e trocar informação principalmente nos casos em que o Batalhão teve sub-unidades empenhadas, sendo de destacar os contactos com as células de G2 da DMN-N e DMN-SW.

Também houve alguns contactos com o G2 da DMN-SE na fase de planeamento e no decorrer da *Operação "JOINT RESOLVE XIX"*.

Com a **Reserva Operacional Aérea** houve uma ligação muito estreita, proporcionada pelas características da própria missão o que possibilitou também o contacto com a célula de G2 e a recolha de muita informação útil e importante para o cumprimento da missão do AgrConj ALFA.

JEVO ter alguns Oficiais portugueses (Marinha e Exército), foi desde logo estabelecido um contacto estreito, que permitiu receber alguma informação com interesse, fundamentalmente para cruzar com outro tipo de informação, no sentido de avaliar correctamente a situação.

Assim, no seu conjunto os órgãos descritos contribuíam decisivamente para o funcionamento do ciclo de produção de informações implementado. Com base nos *PIR* definidos pelo escalão superior e nas necessidades encontradas pelo AgrConj ALFA, foi elaborado um Plano de Pesquisa (12), que orientava o esforço de pesquisa dos órgãos utilizados.

José Manuel C. Neto Simões
1TEN SEF

(Continua no próximo número)



Operação com helicópteros (Blackhawk) - ZHARID.

A **MSU** sendo uma unidade que tem permanentemente pessoal empenhado nas áreas críticas (*"HOT SPOTS"*), tem por isso um conhecimento muito pormenorizado e actualizado dos municípios. Por isso, o contacto com o G2 da MSU, permitiu recolher informação, mais específica, relativamente à actividade criminal em alguns municípios mais críticos. Para além disso, foi facultada alguma informação importante de VISOKO, relacionada com actividades ilícitas e criminosas.

Com a **OSCE** foi estabelecido contacto com (*Chief Implementation Officer*, funcionária portuguesa do MNE), durante a fase das eleições municipais para obtenção das listas dos candidatos e posteriormente na implementação dos resultados, principalmente no que diz respeito ao município de VISOKO.

Foram também mantidos contactos frequentes com agentes da **IPTF**, nomeadamente portugueses que estavam colocados nas esquadras dos municípios vizinhos de VISOKO (BREZA e KISELJAK).

Em relação à **ECMM** e aproveitando o facto de a missão em SARA-

Notas

(1) Primeira Força Conjunta empenhada num Teatro de Operações da NATO-Operação *"JOINT FORGE"* (despacho Conjunto do CEME e CEMA de 12JUL99).

(2) O relatório da área de informações é constituído por vários anexos ampliativos, onde foi analisada a situação política, social e económica, de segurança, situação militar, indícios de crimes de guerra, avaliação da ameaça e riscos, Forças Armadas das Entidades (Ordem de batalha de JUL009, serviços secretos, forças de segurança, organização política-administrativa, caracterização das OI/ONG e finalmente a análise estratégica do Teatro de Operações.

(3) Área de disputa entre a Croácia e a República Federal da Jugoslávia, junto ao Mar Adriático.

(4) Decisão tomada na Conferência para a Geração de Forças nos Balcãs, realizada em Bruxelas (JUL99).

(5) O espaço territorial ocupado por estas duas entidades é de 51/49% respectivamente.

(6) Os alimentos eram fornecidos através do canal de reabastecimento de Portugal e do contingente Italiano, existindo para o efeito um acordo entre os dois países (*MOA-Memorandum Of Agreement*).

(7) Durante a missão foram efectuadas cerca de 600 fotografias (negativos), 2000 fotografias digitais e 15 horas de filme 8mm.

(8) Os principais estudos elaborados – DRVAR, "Operação *"JOINT RESOLVE XIX"*, SREBRENICA e MONTENEGRO.

(9) OSCE- Organization for Security and Co-Operation in Europe (Organização de Segurança e Cooperação Europeia), *IPTF-International Police Task Force* (Força de Polícia internacional para a BiH), *ECMM-European Community Monitoring Mission* (Missão de Monitores da União Europeia).

(10) NIC – National Intelligence Cell, IOs – International Organizations, PIO – Public Information Officer, CJSOTF – Combined Joint Special Operations Task Force, CJPOTF – Combined Joint Psychological Operations Task Force, CJCMTF – Combined Joint Civil Military Task Force, AMIB – Allied Military Intelligence Battalion, MND – Multinational Division,

(11) Situação atenuada pelo Oficial de Ligação do AgrConj ALFA no QG da SFOR. Aquele sistema é fundamental, pois através dele é possível ter acesso à base de dados da SFOR, que só ficou operacional a partir de AGO00, beneficiando dele os Batalhões seguintes.

(12) Constava do ANEXO de Informações do Plano de Operações da OPRES.

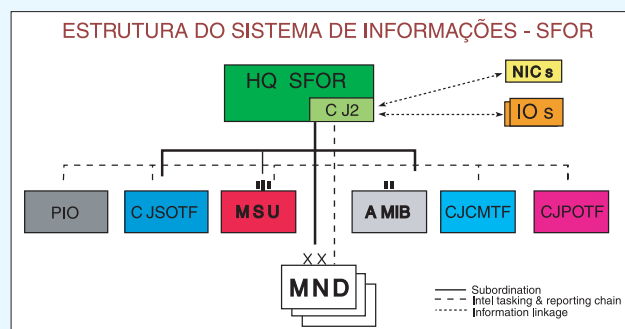


Fig. 3 - Estrutura do Sistema de Informações - SFOR.

Fontes Para a História da Arqueologia Naval Portuguesa

2. Os códices de D. António de Ataíde

Como ficou dito no artigo anterior, o conjunto dos três códices outrora pertença de D. António de Ataíde que hoje se encontra na Houghton Library, reúne o núcleo mais importante de documentos do que seria uma das melhores bibliotecas privadas ao tempo. Deles deu já notícia Charles Boxer, mas justifica-se que se chame de novo a atenção para este precioso acervo de informações relativo às navegações portuguesas.

O primeiro deste conjunto de três códices diz respeito ao período de 1588 a 1633. É o que contém mais dados relativos à construção e apresto de navios e armadas, incluindo custos detalhados de construção, soldos e quintaladas, artilharia, boticas e similares. Destacam-se as contas relativas a duas naus da Índia de três cobertas, feitas em 1624; um opúsculo impresso em 1588 sobre a Invencível Armada, de que existe uma versão completa no segundo volume (neste faltam o primeiro e o último fólio); a descrição pormenorizada da armada de socorro da Baía, em 1624; e ainda a da que foi enviada a Pernambuco em 1631.

Mais invulgares são os documentos sobre a mastreação dos navios e o aparelho: na documentação técnica conhecida só se lhes compara um documento similar sobre o aparelho de um galeão, contido nas *Coriosidades* de Gonçalo de Sousa.

O que todavia merece uma chamada de atenção especial são os reportórios das armadas enviadas para o Brasil, pois não se ficam pela simples listagem de nomes de navios e respectivos comandantes, como é usual. A relação da armada enviada para socorrer a Baía em 1624 é mesmo a mais completa e informada lista de navios conhecida até esta data de que temos conhecimento (1).

O segundo código é particularmente notável pela inserção de documentos impressos invulgares, a par dos manuscritos. Abre com um dos raros exemplares conhecidos, em perfeito estado de conservação, da relação da Armada de 1588 dada à estampa por Antonio Alvarez, em Lisboa; e contém ainda uma outra, também pouco comum, com o título *Relacion Verdadera del Armada, que el Rey Don Felipe nuestro señor mando juntar en el puerto de la ciudad de Lisboa en el Reyno de Portugal el año de 1588*.



A conquista da cidade da Baía efectuada pela esquadra portuguesa e castelhana, em 1625. Pintura de Frei Juan Bautista Maino, Museu do Prado

O conjunto dos materiais providencia ao leitor uma excelente visão da vida a bordo de um navio português no primeiro quartel do século XVII, complementando-os com os relatos de Linschoten e Pyard de Laval; o código contém o regimento dos escrivães da Carreira de 1611, além de legislação sobre o carregamento das especiarias e a ocupação dos espaços a bordo, entre outra, e ainda uma cópia do regimento das liberdades de 1515.

Cumprir também citar o conjunto composto pela cópia manuscrita das regulações portuguesas de construção naval de 1578, das *Ordenanzas* de 1613, também em cópia manuscrita, e pelo raro opúsculo impresso das *Ordenanzas* de 1618, profusamente anotado por D. António de Ataíde – facto de excepcional importância, que só por si merece um estudo à parte.

Os procedimentos da construção naval ibérica neste período estão assim perfeitamente documentados pelos mais relevantes dos documentos legislativos que diziam respeito à matéria. Não havendo ainda normas passíveis de regular a construção naval em todos os seus passos, os mestres contrutores ficavam com uma grande margem de acção que se reflectia,

por exemplo, na determinação empírica do traçado das superestruturas. A legislação tentou atalhar os inconvenientes resultantes dessa situação, como se vê já no reinado de D. Sebastião, procurando regular o processo de construção dos navios de modo a garantir a observância de regras padronizadas. Duas “polémicas” ilustram na perfeição esta busca de denominadores comuns: a que opunha os defensores de navios de maior porte possível aos que defendiam os portes médios, e a referida disputa sobre se as naus da Índia deviam ter três ou quatro cobertas.

A intenção não passou disso mesmo, em parte. A sucessão das *Ordenanzas* (em 1607, 1613 e 1618, por exemplo) revela também a ineficácia da aplicação das normas no plano prático. Curiosamente, porém, a intervenção legislativa foi diferente em Portugal, onde a Coroa mostrou menos tendências reguladoras.

D. António de Ataíde seguiu a questão e interessou-se por ela, como o mostram as profusas anotações manuscritas ao exemplar das *Ordenanzas* de 1618. É possível que este interesse não fosse meramente particular, pois tem de se considerar a hipótese da opinião de D. António ter sido expressamente requerida, o que

aconteceu pelo menos em duas circunstâncias específicas, como já se viu.

O terceiro volume é no essencial o copião de D. António. Nele ficaram registados vários documentos que lhe diziam respeito, mormente os relativos ao seu comando da armada da costa e das medidas que tomou, incluindo a criação do primeiro corpo de infantaria de marinha e o documento de nomeação como capitão-geral da armada da coroa de Portugal.

O regimento da armada da costa de 1618 é um dos poucos conhecidos do género, mas o "Regimento que dei aos cappitães da Armada" é mais raro ainda: trata das instruções que D. António transmitiu por escrito aos capitães dos navios da armada da costa que comandou em 1618. Não deixa de ser curioso que subsistam tão poucos documentos deste tipo (há mais dois nas *Curiosidades de Gonçalo de Sousa*), uma vez que tudo leva a crer que a prática era vulgar, nomeadamente desde o momento em que as armadas começaram a navegar em conserva (hoje dir-se-ia em comboio) para prevenir com mais eficácia os ataques inimigos.

As vantagens da navegação em conserva estão consignadas desde os primórdios da carreira da Índia, cujos procedimentos de navegação se conhecem melhor; primeiro foi a segurança da navegação a justificar a directiva em causa, depois passou a ser a segurança militar, motivando aliás soluções muito díspares para resolver o mesmo problema: por um lado a torna-viagem em rota batida torna-se

obrigatória com a carta que o monarca dirige ao vice-rei da Índia com data de 31 de Janeiro de 1614 (2), por outro aceita-se que um navio possa sair antes da armada se estivesse aprestado e as circunstâncias o exigissem (3).

A insistência dos ataques aos navios que faziam a Rota do Cabo, sobretudo a partir dos inícios do século XVII, justificou que neste caso se tomassem precauções especiais, patentes na severidade das penas para quem não as cumpria. Intenções claras mas não definitivas: chamados em 1635 a opinar junto do Conselho da Fazenda sobre a navegação para a Índia, dois experimentados pilotos da Carreira foram de parecer que as naus deviam evitar escalar Angola, Santa Helena, Brasil e Ilhas (4), o que quer dizer que o regresso em rota batida não se impusera definitivamente.

Um dos responsáveis pelas medidas tomadas foi D. António de Ataíde, que em 1611 levou a incumbência de analisar o regimento dado na Carreira e sugerir alterações. Resultou daí um par de documentos preciosos chegados até nós: um é a versão integral do regimento que lhe foi dado em 1611, o outro é uma cópia parcial, densamente anotada pelo seu punho. Um caso único, o de um regimento da Carreira anotado pelo capitão-mor aconselhando o rei quanto às mudanças que era necessário fazer (5). A nosso ver, este foi um dos pareceres em que o monarca se baseou para determinar que a viagem de regresso se passasse a fazer sem escalas.

Estes documentos não pertencem aos códices a que nos referimos, mas ajudam a perceber a extraordinária importância de que se reveste o arquivo de D. António, e não apenas para o estudo da arqueologia naval portuguesa. Esperamos tê-lo deixado patente por este breve apontamento, embora fosse preciso muito mais para sequer fazer um resumo de todos os materiais.

O facto de estarem há longos anos fora de Portugal justifica em boa parte o seu desconhecimento, e só há pouco tempo a Biblioteca Central da Marinha adquiriu uma cópia integral dos três códices. Esta aquisição foi possível graças ao empenho do Senhor Almirante Vítor Crespo, Director da Biblioteca na altura em que sugerimos que aquela instituição procedesse à compra de uma fotocópia dos códices dado o evidente interesse dos materiais aí contidos. O Director da Biblioteca não só acedeu de imediato como não desistiu de a concretizar, apesar das dificul-



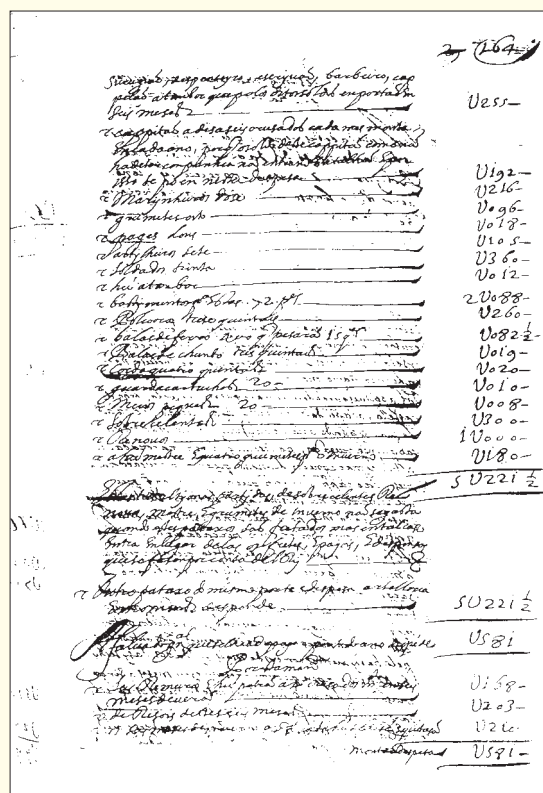
Filipe IV de Espanha (III de Portugal). Velasquez, Museu do Prado.

dades registadas em Harvard, dado os elementos de identificação providenciados por Boxer já estarem desactualizados. Ao fim de quase dois anos de porfiados esforços a cópia dos códices chegou finalmente a Lisboa, e pudémos então consultá-los, como têm feito depois outros investigadores. A Biblioteca viu aumentar assim o importante núcleo de cópias de documentos que tem obtido de diversos arquivos e bibliotecas estrangeiras, que muito facilitam a pesquisa dos interessados na História da Marinha Portuguesa, já que, como bem se sabe, muita informação documental que lhe diz respeito não se guarda já no nosso país.

Doutor Francisco Contente Domingues
Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa
Academia de Marinha

Notas

- (1) Temos este documento em estudo para publicação a curto prazo.
- (2) *Documentos Remettidos da Índia...*, dir. R. A. Bulhão Pato, Tomo III, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1885, pp. 32-34.
- (3) Maria Emília Madeira Santos, *O problema da segurança das rotas e a concorrência luso-holandesa antes de 1620*, Lisboa, IICT, 1984, pp. 15-16.
- (4) V. Alberto Iria, *Da Navegação Portuguesa no Índico no Século XVII*, Lisboa, CEHU, 1963, p. 55.
- (5) Estes documentos foram publicados por Francisco Contente Domingues e Inácio Guerreiro, "D. António de Ataíde, capitão-mor da armada da Índia de 1611", in *A Abertura do Mundo. Estudos de História dos Descobrimentos Europeus em Homenagem a Luís de Albuquerque*, vol. II, Lisboa, Presença, 1987, pp. 51-72.



Folha do códice de D. António de Ataíde, onde consta um orçamento de despesas para a esquadra de 1621.

Ascensão e queda do Código Morse

A história do Código Morse, inventado por Samuel Morse (1791-1872) em 1834, está intimamente associada a toda a evolução científica que se viveu desde o início do século passado.

Foram vários aqueles que deram o seu contributo à utilização do código Morse, sendo de destacar o italiano Volta, que em 1800 inventou uma bateria capaz de gerar uma corrente contínua. O primeiro telégrafo foi idealizado pelo francês André Marie Ampère, no início da segunda década do século XIX, mas a sua ideia não era tecnicamente viável.



Samuel Morse (1791-1872), junto ao seu invento.

Em 1835, Samuel Morse desenvolveu comercialmente o telégrafo por fio com seu famoso código em que a cada letra era associado um conjunto de traços e pontos e que ficou internacionalmente conhecido com seu nome. Posteriormente, após patentear o seu invento, foi construída a primeira linha telegráfica entre Washington e Baltimore (as linhas eram constituídas por condutores eléctricos suspensos em postes de madeira). Pouco tempo depois, a sua invenção implantava-se definitivamente nos Estados Unidos e iniciava a sua disseminação pelo resto do mundo. Em 1851, o primeiro cabo submarino é estabelecido com sucesso entre a Inglaterra e a França. Em 1858, é estendido um cabo entre a Irlanda e Newfoundland, no Canadá, situação já anteriormente idealizada por Morse. Thomas Edison, inventor da lâmpada eléctrica, também foi operador de telégrafo, tendo dado um bom contributo para a melhoria deste equipamento.



Heinrich Hertz (1857-1894).

Em 1835, Samuel Morse desenvolveu comercialmente o telégrafo por fio com seu famoso código em que a cada letra era associado um conjunto de traços e pontos e que ficou internacionalmente conhecido com seu nome. Posteriormente, após patentear o seu invento, foi construída a primeira linha telegráfica entre Washington e Baltimore (as linhas eram constituídas por condutores eléctricos suspensos em postes de madeira). Pouco tempo depois, a sua invenção implantava-se definitivamente

nos Estados Unidos e iniciava a sua disseminação pelo resto do mundo. Em 1851, o primeiro cabo submarino é estabelecido com sucesso entre a Inglaterra e a França. Em 1858, é estendido um cabo entre a Irlanda e Newfoundland, no Canadá, situação já anteriormente idealizada por Morse. Thomas Edison, inventor da lâmpada eléctrica, também foi operador de telégrafo, tendo dado um bom contributo para a melhoria deste equipamento.

A descoberta das ondas electromagnéticas pelo Inglês Maxwell e os estudos efectuados pelo alemão Hertz, que comprovou as suas teorias, permitiram a Guglielmo Marconi considerar a utilização do espaço para a transmissão de sinais, conseguindo-se assim maiores alcances e em zonas onde as ligações físicas eram impossíveis - no mar. Surgiu, assim, a Telegrafia Sem Fios (TSF).



Guglielmo Marconi (1874-1937), o "pai" da TSF.

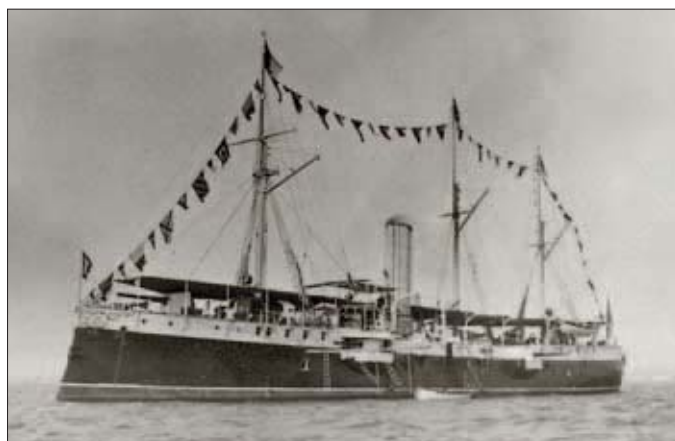
Em 1898, Marconi obteve sucesso no envio de sinais entre a Inglaterra e a França, através do Canal da Mancha, conseguindo, em 1901, que uma sua transmissão atravessasse o Atlântico. No entanto, havia uma grande limitação

na utilização de frequências (apenas se utilizavam frequências muito baixas), o que só foi superado depois da aplicação da válvula a vácuo (descoberta por Fleming em 1896), à Telegrafia Sem Fios.

Em Portugal, o primeiro navio a instalar um equipamento de comunicações foi o cruzador "São Gabriel", tendo transmitido as primeiras mensagens por TSF, em 11 de Dezembro de 1911, quando iniciou uma viagem de circum-navegação.

A utilização do código Morse é bastante variada. Tanto a nível acústico como visual, para efeitos de socorro ou emergência, para azimutagem ou para mera troca de informação. Samuel Morse é, sem dúvida, uma referência para todos aqueles que abraçaram esta tão vasta área que é a das comunicações. O código por si inventado constituiu durante muitos anos o pilar das comunicações com e entre os navios no mar, incluindo os submarinos, com a sua utilização estendida às aeronaves. Nas duas grandes guerras foi largamente utilizado e é bastante utilizado a nível do radio-amadorismo, prevendo-se que continue a ser uma reserva importante nas comunicações, apesar da sua lentidão relativamente aos sistemas actualmente implementados.

Desde a invenção do Rádio, nos finais do século XIX, os navios no mar têm recorrido ao código inventado por Samuel Morse para comunicações de Socorro e Segurança. A necessidade de equipar os navios e estações costeiras com equipamentos radiotelegráficos e de manter escuta numa frequência comum para chamadas de socorro, recorrendo ao código morse, foi reconhecida depois do acidente do navio "TITANIC", no Atlântico Norte, em Abril de 1912. Assim, realizou-se em Londres, em 1914,



O cruzador "S. Gabriel".

a primeira grande convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar - SOLAS (*Safety Of Life At Sea*). A União Internacional das Telecomunicações (ITU- *International Telecommunications Union*), actualmente agência das Nações Unidas, considerou então, nas suas resoluções, a utilização do código morse para chamadas de socorro e segurança, na frequência de 500kHz. Como sinal de socorro foi escolhido o grupo de letras "SOS" que, ao contrário do que é defendido por algumas interpretações mais românticas, não significa "Save Our Souls" (estamos aqui a falar de salvamento e não de salvação e, aliás, a preocupação em salvar almas denotaria, já, a inutilidade de qualquer tipo de socorro), não tendo tido outra razão para a sua adopção que não fosse a sua simplicidade de transmissão e de recepção (... — ...) para qualquer operador, por menos habilitado que fosse.

Até hoje efectuaram-se mais quatro convenções SOLAS: a segunda realizada em 1929 (entrando em vigor em 1933), a terceira em 1948 (tendo entrado em vigor em 1952), a quarta, já sob os auspícios da Organização Marítima Internacional (IMO - *International Maritime Organization*) em 1960 (entrando em vigor a partir de 1965) e, por fim, a presente versão que foi adoptada em 1974, vigorando a partir de 1980.



O primeiro aparelho de transmissão sem fio.

Assim, os navios de acordo com a sua tonelagem passaram a ter como requisito a capacidade para escutar um dos seguintes sistemas (manuais):

- **Sistema Radiotelegráfico** - morse, na frequência de 500kHz e obrigatório para todos os navios com mais de 1600 TAB, e
- **Sistema Radiotelefónico** - na frequência de 2182kHz e 156.8 MHz (CH16 - VHF IMM) e obri-

gatório para todos os navios com mais de 300 TAB.

Apesar do elevado número de salvamentos efectuados, verificava-se a necessidade de aperfeiçoar o que estava até então convencionalizado, isto porque o alcance das frequências era limitado (onda terrestre). Os sistemas eram manuais e dependia-se da perícia e eficácia dos operadores. A sua concepção primária foi para as comunicações navio-navio, apesar das estações costeiras abertas à correspondência pública terem de manter escuta contínua às frequências acima referidas durante o seu horário de serviço.

Em 1979, a Organização Marítima Internacional, considerando a influência dos arranjos existentes, decidiu implementar um novo sistema para as comunicações marítimas de Socorro e Segurança, de âmbito Global, automático, desenhado primariamente para comunicações navio-terra e assente numa combinação de serviços radio terrestres e satélite onde os requisitos de equipamentos fossem em função das áreas onde os navios navegassem.

Assim, surge o Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima (SMSSM), designação portuguesa atribuída ao Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS). A data de implementação deste sistema, que foi concebido para proporcionar um método credível e global para as comunicações de Socorro e Segurança Marítimas, foi apontada para 1 de Fevereiro de 1999.

Facilmente se conclui que a



As comunicações via satélite são uma componente fundamental do GMDSS

O CÓDIGO MORSE

Ā	J	S	2
B	K	T	3
C	L	U	4
D	M	V	5
E	N	W	6
F	O	X	7
G	P	Y	8
H	Q	Z	9
I	R	1	0

utilização do morse, na actual configuração para as comunicações com os navios, tem os dias contados. Assim, deixa de haver a necessidade de operadores especializados em morse acústico, pois o sistema é automático, recorrendo à tecnologia digital, não exigindo quaisquer perícias (apenas o curso de operação dos respectivos equipamentos), tem uma cobertura global e não apenas limitada à onda terrestre e permite a desejável redundância. Encontramo-nos, neste momento, ainda numa fase de transição (a nível mundial), sendo a data de 1 de Fevereiro de 2005 aquela apontada para a efectiva implementação do sistema. No entanto, a utilização da frequência do Sistema Radiotelegráfico já foi desactivada para efeito de comunicações de Socorro.

Até à completa instalação nos navios e nas unidades em terra de equipamentos que permitam a utilização de outras técnicas e protocolos que não o morse, nomeadamente na Marinha de Guerra com a implementação do projecto BRASS, ainda se recorre ao morse nas comunicações navio-terra e terra-navio, mas apenas para efeitos de chamada e resposta, não para passagem de serviço.

Só no campo das comunicações visuais o morse parece ter, ainda, algum futuro, por proporcionar uma alternativa fiável e dirigida (com poucas probabilidades de interceptação) aos circuitos tácticos, nomeadamente nas situações tácticas que impliquem o recurso ao silêncio rádio. No entanto, mesmo aqui a tendência será para a sua gradual substituição por sistemas electro-ópticos na banda dos infra-vermelhos, com equipamentos terminais de codificação e descodificação automática, o que aumenta consideravelmente a velocidade de passagem de informação, a confiança e a segurança (ainda menores probabilidades de interceptação por elementos não-amigos), tornando mínima a intervenção humana no processo.

Após um longo historial de múltiplos e valiosos serviços, parece ter chegado, finalmente, a altura do código morse sair de cena e ocupar, definitivamente, o seu importante lugar na História das Telecomunicações.

Félix Marques
CTEN

Bibliografia

"Evolução das Técnicas de Telecomunicação",
Julio Dal Poz, (www.del.ufrj.br)

"As comunicações navais e a TSF na Armada",
VALM Moura da Fonseca, 1988, Edições Culturais da Marinha

"GMDSS",
CTEN Fonseca Ribeiro, 1TEN Fialho de Jesus, 1TEN Costa Cabral, Anais do Clube Militar Naval, Jul-Set 1998

A Descoberta da Terra Nova

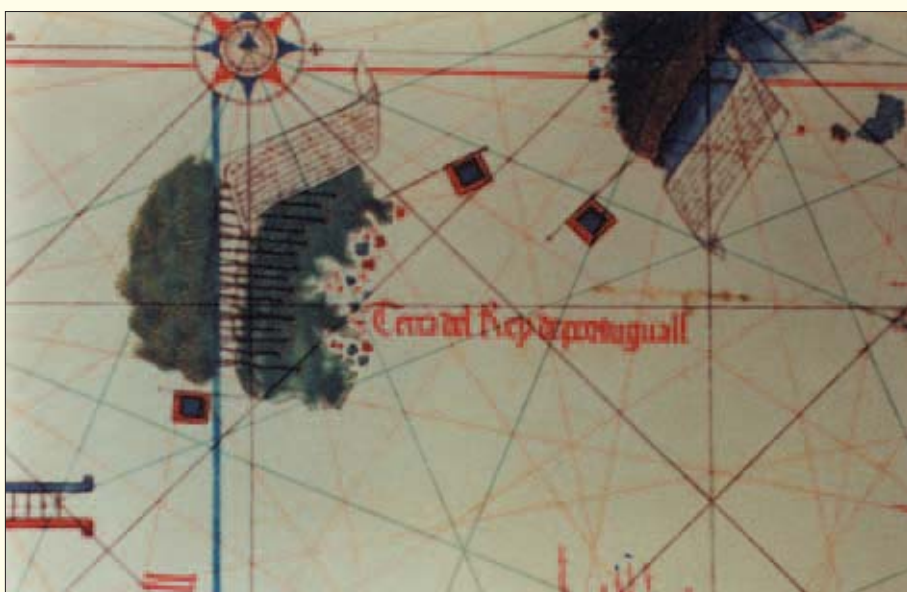
A gesta dos Descobrimentos Portugueses foi comemorada recentemente, passados que foram quinhentos anos sobre os principais eventos, e é fácil reparar que têm uma vertente predominante no que foi a exploração da costa africana, na busca de uma passagem para a Índia dobrando a África e na descoberta do Brasil. Tudo o que diga respeito a viagens para ocidente, fossem quais fossem os seus objectivos, a sua imagem é apagada pelo feito de Colombo, celebrado a partir de 1992 e tendo como principal cenário a vi-

disso, as lendas antigas que falam de terras magníficas e ilhas encantadas situadas para essas bandas são suficientemente numerosas para terem excitado a mente dos marinheiros portugueses.

Mas então, porque razão não nos chegaram tão notáveis relatos dessas viagens à procura do que está para lá do infinito onde o Sol se põe?... Deve haver múltiplas razões para isso, e a mais simples delas será, talvez, a de que aquilo que se procurou a ocidente não foi encontrado e a maioria das viagens resultaram numa frus-

hoje já não pode ser encarado da mesma forma; e o outro é o de não partir de um conceito claro do que é o “descobrimento geográfico”. No primeiro caso, acaba por se seleccionar os documentos de forma errónea e alinhar a argumentação com um critério viciado; ignora-se o contexto dos acontecimentos e acaba por não se perceber o que é que foi feito, como e porquê. E, no segundo caso confunde-se o movimento europeu dos séculos XV e XVI - e que levou ao conhecimento do Mundo com as dimensões que tem de facto - com qualquer viagem esporádica que pode ter chegado a qualquer lado ou a parte nenhuma, porque foi efectuada à sorte, sem um processo de navegação consistente. Descobrir é levantar o véu que encobre o conhecimento, e pressupõe uma possibilidade de revelar aos outros, com uma explicação dentro das normas da técnica conhecida, como repetir a experiência feita. Dizer que o navio que saiu de Lisboa, de Sevilha ou de Bristol, e alcançou terra num sítio que ninguém sabia dizer onde, pode ter descoberto a América, é apenas a formulação de uma hipótese e hipóteses podemos sempre formular muitas. Pode ter chegado à América, como pode ter chegado a muitos outros lados, mas não podemos dizer que descobriu fosse o que fosse, porque ninguém faz a mais pequena ideia de qual foi o caminho seguido, nem de que terra foi avistada. Está descoberto aquilo para onde se navegou com uma regra própria (nalguns casos pode apenas ter sido um rumo controlado), podendo explicar-se a outros como lá voltar.

Sabe-se hoje com segurança que nos séculos X e XI os vikings chegaram à Groenlândia e à Terra Nova, onde, aliás, existem numerosos vestígios arqueológicos da sua presença. O que não é muito claro é como desapareceram as imensas colónias de descendentes destes aventureiros e como se perdeu este caminho marítimo ocidental. O que parece evidente é que quando chegamos ao século XV apenas restam lendas de viagens para ocidente, cujas ilhas e terras são, por vezes, assimiladas ao paraíso terrestre.



A Terra Nova no planisfério português anónimo (Cantino) - 1502.

zinha Espanha e a América. De facto, as comemorações históricas são o espelho de uma maneira de sentir e têm a ver com um posicionamento político próprio que, neste caso, dá relevo a determinados feitos em detrimento de outros. No jogo da política internacional é preciso escolher os corredores em que se navega, e a História fornece algumas indicações para essa escolha, permitindo pensar o que é relevante, tem impacte e deve ser exaltado, em detrimento daquilo que é menos exuberante e pode ser até apagado por feitos mais espetaculares levados a cabo por outros. E penso que é este o caso das viagens para ocidente, uma empresa que seria imediatamente abafada pelas viagens de Colombo efectuadas ao serviço dos reis de Espanha. Contudo não é possível imaginar que este povo virado para o Atlântico Ocidental, pode ter levado a cabo uma gesta que começou na segunda década do século XV, e que chegou à Índia sem nunca ter reparado que havia um caminho para oeste a explorar. O pescador, que olha o vermelho do horizonte, não terá sentido a tentação de ir atrás desse Sol?... Sentiu, sem dúvida. E, além

tração que não precisava de ser registada. Todavia, o silêncio não é absoluto. De todo o século XV chegaram registos esparsos de viagens em busca das lendárias ilhas de S. Brandão, das Sete Cidades, da Antília e de muitas outras imaginárias, acerca das quais chegou a haver doações escritas, medidas administrativas da Coroa, concessão de honras e outros benefícios, e tudo isto sem que as mesmas alguma vez aparecessem. No entanto estes registos esparsos mostram bem como a ideia não foi, de todo, vazia. Pela certa se procuraram terras na direcção do ocidente e é muito provável que alguém as tenha encontrado antes dos chamados “descobrimentos oficiais”, mas esta hipótese tem suscitado uma abordagem que não me parece a mais correcta no sentido estrito da investigação histórica ou na elaboração do discurso coerente sobre o passado, que deve ser o objectivo do historiador.

Normalmente cometem-se aqui dois erros: um deles é o de se perderem energias inúteis com o simples propósito de chegar a uma prioridade de descobrimento, objectivo que foi muito importante no século XIX, para as reivindicações coloniais, mas que

“Esta terra he descobrir per mandado do muy alto exçelentissimo príncipe Rey don manuell Rey de portugall a qual descobrio Gaspar corte Real cavalleiro da casa do dito rey, o quall quão descobrio mandou hũ naujo com çertos omes e molheres que achou na dita terra e elle ficou com outro naujo e nunca mais veio e crese que he perdido e aqui ha muitos mastos”.



A Terra Nova no planisfério de Pedro Reinel - 1504.

Mas é nesta amálgama de imagens fantásticas que nasce o sonho de alcançar “algo” para além do Atlântico e que se forja a ideia de poder chegar às partes da Ásia, navegando para ocidente. Era esse o projecto de Colombo, como sabemos, apesar de que cedo se teve a noção de que as ilhas descobertas não eram Cipango (Japão) ou o Cataio (China). Os portugueses não se mostraram muito atraídos por esta solução de busca do “Oriente” e D. João II jogou definitivamente os seus trunfos na rota do Cabo Bojador que viria a permitir chegar à Índia. Mas não quer dizer que não tenha havido navegadores nacionais a explorar o Atlântico, para lá dos Açores. Acontece, no entanto, que não ficaram registos concretos de por onde andaram exactamente. João Vogado requereu a D. Afonso V, em 1462, os direitos sobre umas ilhas que tinha avistado numa viagem anterior (a que chamou Lobo e Caprária) e que pretendia procurar de novo e povoar. Mas essas ilhas nunca apareceram. E muitos mais casos há como este, em que o Rei concedeu direitos de ilhas ou terra firme, sobre a qual ninguém tomou posse porque não estavam “descobertas”.

E não foram só os portugueses ou espanhóis a perseguir estes objectivos. Sabemos com segurança que, em 1497, um comerciante italiano, de nome Giovanni Cabotto, conseguiu armar um pequeno navio com 18 homens e viajar na direcção do sol-posto até encontrar terra. Esta viagem é comprovada por documentos coevos, mas segue-se a uma série

de outras, com o mesmo sentido, que se diz terem sido efectuada nos anos oitenta e noventa do mesmo século. É claro que essas não podem ser consideradas, mas vale a pena falar nas de Cabotto. Trata-se de um comerciante nascido em Génova que adquiriu cidadania de Veneza e que pediu ao rei Henrique VII de Inglaterra para ir à procura de uma passagem a ocidente, que o levasse até à Ásia das especiarias e do comércio rico das sedas, porcelanas e jóias, produtos que, nessa altura, chegavam à Europa pelo Médio Oriente e Mediterrâneo. E é importante que se observe esta situação, para que se entenda o que ele pretendia e o que aliciou os mercadores de Bristol (porto donde partiu) ou o rei de Inglaterra. Os ingleses, naquela altura faziam viagens anuais para a Islândia, onde se dedicavam à pesca do bacalhau, que secavam a bordo, por isso tinham um conhecimento razoável daqueles mares gelados. Saberiam como ir e como voltar, tinham a noção dos principais perigos, da época das tormentas e dos abrigos possíveis. Só não sabiam nada de mercadorias orientais, mas isso era o conhecimento dos venezianos que as compravam em Alexandria e as distribuíam pela Europa. Juntaram-se, pois, dois saberes complementares que tornaram possíveis as viagens de Cabotto.

Deve ter apresentado o seu projecto em Inglaterra em finais de 1495 ou princípios de 96, porque em Janeiro deste último ano, o embaixador espanhol em Londres escrevia aos Reis Católicos, dando-lhes conta de que havia um italiano que pretendia convencer o rei Henrique VII a apoiar uma viagem com o mesmo objectivo das que tinham sido efectuada por Colombo às “Índias”. Em Março é concedido alvará pelo soberano inglês e, datados do ano seguinte, surgem três documentos que falam da expedição de Cabotto. São elas a carta de Lorenzo Pasqualigo para seus irmãos em Veneza, um pequeno despacho, não identificado, para o Duque de Milão e uma carta com este mesmo destinatário, enviada por Raimondo Soncino, seu embaixador em Inglaterra. Do conjunto das três é possível deduzir que a viagem demorou três meses, passou pelo sul da Irlanda e seguiu para norte e depois

para ocidente (“deixando a estrela polar à sua direita”), procurando alcançar “as partes de leste”, ou seja, as partes da Ásia. O último documento diz ainda que “se apanhou tanto peixe que este reino (Inglaterra) nunca mais vai precisar da Islândia, onde se faz um comércio de peixe a que chamam *stoc-fish* (bacalhau)” – e mais à frente – “Mas Messer Zoane (Giovanni Cabotto) tem em mente algo mais importante, porque pretende ir ao longo da costa, a partir do lugar em que chegou, cada vez mais para leste (partes de leste ou Ásia), até alcançar uma ilha a que chama Cipango, situada na região equinocial, de onde ele acredita que provêm todas as especiarias do mundo, tal como as jóias (...)”. E é aqui que bate o ponto: Cabotto andava à procura de uma passagem para o “Oriente” e não a encontrou, portanto a sua expedição de 1497 apenas foi uma esperança do que poderia vir a ser feito no futuro, na busca do comércio rico. Quando chegou a Inglaterra, o seu objectivo foi encorajar o rei a continuar a apoiá-lo, deixando-o residir em Bristol, dando-lhe uma pensão para a família viver e financiando o armamento de navios. No final deste ano de 1497 ou princípios de 1498, um tal John Day escreve a um “Grande Almirante” de Castela (será Colombo?) relatando-lhe



Lopo Homem - Reinóis - 1519. É de notar a toponímia portuguesa que veio até à actualidade.

alguns pormenores da viagem efectuada e fornecendo-lhe um esboço das terras descobertas a ocidente (a que chama de Ilha das Sete Cidades, à semelhança da



Planisfério Português anónimo - 1560.

velha lenda). Infelizmente esse esboço nunca foi encontrado e não existem dados suficientemente credíveis que permitam localizar com exactidão o local de desembarque. Por isso se tem especulado tanto sobre esse assunto, reivindicando-se para esta viagem a primazia da descoberta da Terra Nova, do Labrador, da Nova Escócia, do Maine e, talvez, de mais sítios, conforme o sentido que se pretendeu dar a certos festejos políticos. Contudo, diz-nos o rigor da investigação histórica que Cabotto alcançou terra num local até hoje desconhecido, sendo absurdo considerá-lo o descobridor de qualquer uma destas terras.

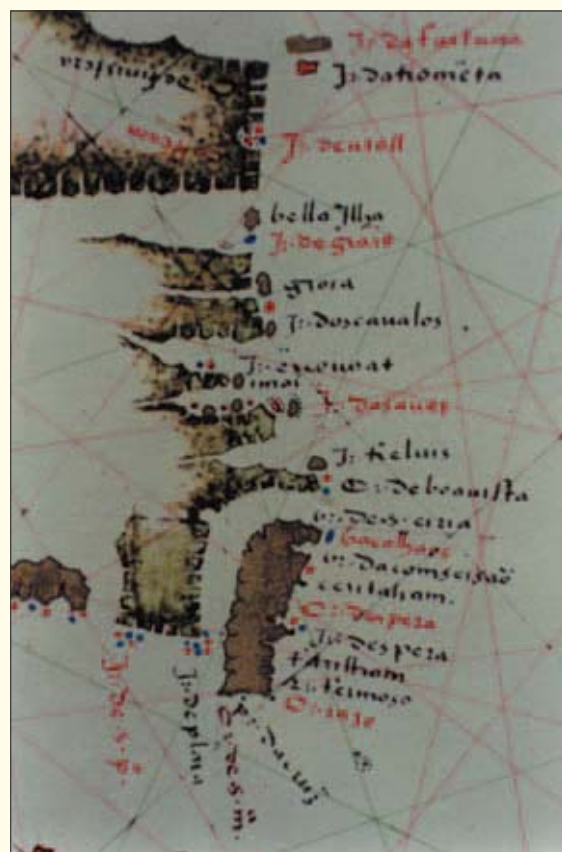
No ano seguinte, saiu com cinco navios e, os que regressaram a Bristol informaram que tinha decidido continuar naqueles mares à procura do tal "Oriente" que se propusera encontrar. Não mais houve notícias dele, e não é difícil supor que deve ter sido traído pelas condições meteorológicas daquela parte do Atlântico, como viria a acontecer a tantos outros, no futuro.

De entre todos os registos de viagens efectuadas por portugueses ao noroeste do Atlântico, deve realçar-se o de João Fernandes Lavrador. Jaime Cortesão defendeu que era a ele que se devia a descoberta da costa do Canadá com o nome de Labrador e coloca as suas viagens no tempo de D. João II – o que tem sido seguido por outros historiadores – mas a busca da verdade impõe que se diga que a autorização para "descobrir ilhas e terra firme" (nos termos que foram vulgares naquela época), data de 28 de Outubro de 1499 e é concedida por D. Manuel. Aliás, em 1501, obtém do rei de Inglaterra um alvará com direitos de exploração de terras descobertas, sabendo-se por um outro documento de 1506 (escrito por Pêro de Barcelos) que andou por três anos à descoberta de terras (a norte), facto que é confirmado numa carta de privilégios de

1508. Não temos nenhuma descrição concreta das suas viagens (que podem ter sido três), mas o seu nome aparece ligado à tal costa do actual Canadá desde o princípio do século XVI.

Contudo, as mais notáveis viagens feitas até aos mares gelados do Atlântico Noroeste, no final do século XV e princípio do XVI, foram as dos irmãos Corte Real. Esta família esteve ligada à capitania de Angra do Heroísmo, na Ilha Terceira, com interesses no Algarve (alcaldaria de Tavira) e no Norte de África, manifestando uma particular actividade ligada ao mar e ao comércio ultramarino. Alguns historiadores modernos chegaram a aventar a hipótese de que um dos primeiros exploradores da Terra Nova, tenha sido João Vaz Corte Real - pai dos que, de facto, o fizeram em 1500, 1501 e 1502 – mas trata-se de uma hipótese sem qualquer fundamento, resultante de um equívoco de Gaspar Frutuoso, escritor açoriano de meados do século XVI. Mas, em 12 de Maio de 1500, D. Manuel passava uma carta de doação a Gaspar Corte Real (filho mais novo de João Vaz), com direitos de juro e herdade sobre ilhas e terra firme que viesse a descobrir. Essa carta refere que no passado, já o mesmo navegador tinha andado "à sua custa, com navios e homens", na procura de terras, com grande "trabalho e despesa de sua fazenda e perigo de sua pessoa". Mas isto era o texto normal das doações de terras ocidentais que nada queriam dizer da sua existência real. Entretanto, em Outubro de 1501, dois ita-

lianos que estavam em Lisboa como embaixadores, respectivamente, do Duque de Ferrara e da República de Veneza, escrevem cartas aos seus senhores com informações acerca das viagens de Gaspar Corte Real. Eram eles Alberto Cantino – aquele que viria a comprar o célebre planisfério português de 1502, existente em Modena – e Pietro Pasqualigo. Talvez nenhum deles tivesse uma informação perfeita sobre as viagens que descrevem, mas fornecem algumas informações que importa aproveitar. São, pelos menos, unânimes em que os navios tinham encontrado um mar pejado de icebergues e que, no caminho do norte a superfície estava gelada e não permitiu continuar. Navegando depois a noroeste, e dando a volta para leste, encontrou terra com muitas árvores altas, próprias para construir mastros de navios. Pasqualigo diz mesmo que se devia tratar de terra firme e que essa era a segunda de duas viagens, uma efectuada em 1500 e outra em 1501, facto que vem em consonância com a data da patente de D. Manuel. Entretanto, nessa segunda viagem, Gaspar Corte Real mandou regressar dois dos navios que foram com ele e ficou por lá para continuar os seus reconhecimentos, mas nunca mais ninguém soube, fosse o



A Terra Nova segundo Luís Teixeira - 1600.

que fosse, dele. No ano seguinte (1502), seu irmão Miguel pediu ao rei que lhe concedesse os direitos concedidos a Gaspar, e partiu à sua procura. Também não regressou, mas regressaram os seus companheiros, informando de como tinham percorrido a costa e como tudo se processara.

Aquele mar engolira mais dois navios, como viria a engolir muitos mais, até ao século XX. Pelas descrições que são feitas pelos italianos (e são coerentes) após a saída de Lisboa, foram até ao Labrador ou estreito de Davis, encontrando primeiro os icebergues e depois o mar gelado. Só regressando para o sul e depois para leste, podem alcançar terra e percorrê-la na direcção da Terra Nova que deve ter avistado logo em 1500, para ser reconhecida com mais pormenor em 1501 (sobre que se cumprem agora quinhentos anos). Mas há um pormenor que importa salientar: em nenhuma circunstância se fala na busca de qualquer passagem para a Ásia ou para o Oriente.

Aliás, deve reparar-se que em 1500, quando da partida (fosse a primeira ou não) de Gaspar, já Vasco da Gama tinha regressado da Índia e Cabral já tinha partido para a segunda viagem à Índia, sendo completamente clara a estratégia portuguesa de alcançar as especiarias. Além disso, o Tratado de Tordesilhas impedia completamente que se pensasse em caminhar em direcção ao ocidente, porque essa tinha sido a opção espanhola. Por isso não faz qualquer sentido que se imagine Corte Real a perseguir o mesmo objectivo de Colombo ou de Cabotto. Gaspar Corte Real queria jurisdição sobre terras a descobrir, para as explorar de qualquer forma e há sinais posteriores que nos levam a supor o que queria ele explorar.

Mas o mais notável complemento destas viagens é o planisfério português de 1502, que já aqui referimos a propósito do embaixador Alberto Cantino. Efectivamente foi ele que o comprou em Lisboa, em circunstâncias que não é possível saber, mas conhecemos um bilhete endereçado ao seu senhor, datado de Novembro de 1502, onde lhe dá conta que o mapa vai a caminho e que é magnífico. Deve ter sido copiado de um padrão português onde se registavam todas as informações geográficas que vinham chegando a Lisboa. E, deve salientar-se que, algumas delas devem ter sido bem recentes, pois são posteriores à chegada de João da Nova, em Setembro de 1502 (como é o caso da ilha de Santa Helena, no Atlântico Sul). Neste planisfério, lá está colocada – aí, efectivamente, pela pri-

meira vez – a Terra Nova, curiosamente puxada para leste para que possa ficar dentro do hemisfério português pós Tordesilhas. Por sobre esta representação está um listel com os seguintes dizeres: “Esta terra he descobrir per mandado do muy alto exçelentissimo príncipe Rey don manuell Rey de portugual a qual descobrio Gaspar corte Real cavalleiro da casa do dito rey, o quall qñdo descobrio mandou hũ naujo com çertos omes e molheres que achou na dita terra e elle ficou com outro naujo e nunca mais veo e crese que he perdido e aqui ha muitos mastos”. Não podem restar dúvidas de que estava, de facto, descoberta a Terra Nova.

Miguel Corte Real, o seu irmão mais velho, Vasqueanes pediu, também, ao rei para ir procurar os irmãos. Desta vez, D. Manuel não autorizou e chamou a si essa tarefa que não teve resultados. Mas em 1504 já tinha lá navios à pesca e em 1506 reivindicou para si, o dízimo do pescado da Terra Nova. No reinado de D. Sebastião foi estabelecida aí uma capitania própria e em 1574 o cargo de capitão viria a ser entregue ao herdeiro dos Corte Reais. O bacalhau que os ingleses pescavam na Islândia era seco ao vento gelado daquelas paragens e trazido para terra onde era comercializado. De facto, era um produto com enorme importância porque as regras

do cristianismo impunham a abstinência durante quase 150 dias por ano e quem não vivia perto da costa tinha sérios problemas para se abastecer de pescado. Restava-lhe o recurso do peixe salgado ou seco e o bacalhau tinha grande vantagem porque se conservava melhor que o arenque ou o atum e era muito mais saboroso. Mas a melhor forma de o conservar era salgando-o primeiro e aí os portugueses levavam grande vantagem por causa da qualidade e abundância do seu sal. De forma que as bases da indústria estavam lançadas, desde o momento em que a região estava localizada e que se conheciam as condições daquele mar. Um roteiro português escrito no final do século XVII (publicado em 1709) por Manuel

376



ROTEIRO DA TERRA NOVA DOS BACALHAOS.

POSTO que os Portuguezes já hoje não frequentão esta navegação, sendo que antigamente hiaõ todos os annos de Aveiro, e Viana, e outros portos de Portugal mais de 100 caravélas á pescaria do bacalhao, e a maior parte dos nomes dos portos da Ilha da Terra Nova são Portuguezes, que elles lhes puzeraõ, quando frequentavaõ esta navegação, os quaes nomes ainda se conservavaõ nas Cartas Inglezas, e Francezas, póde succeder que algum tempo tornem a continuar a mesma navegação, e para se governarem usaráõ do Roteiro seguinte.

Partindo da costa de Portugal para a Terra Nova, siga-se a derrota das Ilhas dos Açores a ver a Ilha do Corvo, ou a das Flores; e sendo tanto avante como estas Ilhas, se governe a Oefnoroeeste a bulcar o Banco da terra Nova, não defcendo dos 46 gr. ou 46 e meio para menos, podendo ser, porque tomando o banco por esta altura, se achará fundo de 40 braças, mas por mais altura achar-fe-ha mais fundo, e menos peixe.

Poderão dizer que já alguém lá tinha chegado?... Pois poderão. Muita gente lá pode ter chegado antes. Portugueses, ingleses, espanhóis, dinamarqueses ou, até outros. Mas o mais antigo documento que o prova sem dúvidas é este mapa.

Procurando tirar uma conclusão acerca de todas as viagens efectuadas àquela região acho que o mais importante é perceber o contexto global em que se inserem: Cabotto pela certa que encontrou terra, mas andava à procura de uma passagem; Os Corte Reais queriam achar terra e queriam tomar conta dele, para aí explorar uma riqueza que já tinha sido vista por outros, mas que não despertara grandes interesses. Refiro-me à pesca do bacalhau que se transformou numa indústria e que teve uma importância fulcral durante o século XVI português. Depois do desaparecimento de

Pimentel, fala como em tempos saíam dos portos de Aveiro, de Viana e outros, “mais de 100 caravelas” para pescar bacalhau. Esta actividade quase desapareceu com o reordenamento do poder naval no Atlântico ocorrido no final do século, mas parece ter sido a principal motivação das viagens do princípio desse século. Não é de admirar que assim seja, porque sabemos como a disputa por este peixe, foi razão de guerras entre franceses e ingleses e como esteve ligado à própria revolta dos colonos que culminou na independência dos Estados Unidos da América. 

J. Semedo de Matos
CFR FZ

Dia da Marinha 2001 - CASCAIS



Navios fundeados na Baía de Cascais.

Na praia do Restelo os marinheiros correm ao guincho para içar o ferro e zarpar para a Índia. Outros sobem às vergas e preparam o pano que há-de ser caçado quando o navio virar e tomar o caminho da barra. Enquanto o ferro está unhado, a corrente de vazante faz com que se mantenham aprofundados a Lisboa, mas logo que se solte, é preciso ter governo para guinar e seguir o seu caminho, levado pela maré, empurrado pela brisa de noroeste que sopra na manhã clara de Abril. Vão para a Índia aqueles homens! Dentro em breve será só mar e vento à sua volta, mas antes de entrarem nessa imensa solidão, cresce-lhes a ansiedade com que olham os últimos pedaços de terra portuguesa. Se rumaram à barra sul, têm uma saída mais franca, com pano folgado, mas desaparecem-lhes as casas de Lisboa e dentro em breve os últimos vestígios da Pátria são uns areais distantes sem vitalma. Se foram pela barra norte (o que seria muito mais raro, porque obrigava a uma bolina apertada, se calhar com bordos difíceis) podem olhar de perto os carreiros por onde os almocreves se aproximam de Algés e de Belém, ficam com uma recordação última de casa, mais impressionante que os outros. Mas, uns ou outros lá vão, a caminho do mar desconhecido, para lá do qual está o espaço do sonho português, envolto na bruma e castigado pela surriada de longas noites de vendaval. Uns e outros lançaram o seu último olhar a terra e viram o monte sobranceiro àquela pequena praia de pescadores, onde se arrumam casas formando círculos à volta da praia. É ali Cascais. Gente de mar que ensaia uma pesca local com pequenas embarcações, e que deixa os seus barcos amarrados à muralha da cidadela. São eles os primeiros a avistar o perigo e a dar sinal de piratas e flibusteiros

que rondem pela costa, como serão eles que primeiro têm de se defender, caso sejam a presa escolhida por tão ruim gente. Em Cascais se fez uma fortaleza e para ali



Autoridades que presidiram à cerimónia militar.

lançavam o olhar mais angustiante aqueles que gritavam de cima do cesto da gávea, ou que largavam pano dependurados nas vergas, quando saíam em longa viagem. Último reduto do olhar do marinheiro, perdido depois na imensidão, ali se depositavam as esperanças da vinda, com uma última lágrima já apressada pelo ritmo da faina. A saudade é só para depois; para quando puder chegar à borda, com calma e nostalgia, e já só enxergar o infinito azul do oceano. Em Cascais fica o último soluço do marinheiro da Índia, e é com inteira justiça que a Marinha Portuguesa decide ali comemorar o seu dia de festa, recordando com aquelas gentes da borda d'água tudo o que é para recordar nestas alturas, virado

para aquele mar onde passaram as velas que foram à Índia, ao Brasil, a África, a todo o lado onde houve um bocadinho de Portugal ou onde os portugueses quiseram chegar com o seu sonho marítimo.

A CERIMÓNIA MILITAR

A cerimónia militar foi, naturalmente, o momento mais alto de todas as comemorações, pela particular solenidade e significado que assume. Teve lugar na "Esplanada dos Pescadores" e foi presidida pelo Ministro da Defesa Nacional, Doutor Júlio de Lemos de Castro Caldas. Contou com a presença de altas individualidades civis e militares de que é importante destacar o Presidente da Câmara de Cascais, o General Chefe do Estado Maior General das Forças Armadas, o Chefe da Marinha do Brasil, Almirante de Esquadra Sérgio Giterana Florêncio Chagastelles e o embaixador Synésio Sampaio Góis Filho, representante do Brasil.

As forças em parada eram constituídas por um batalhão comandado pelo Capitão-de-Fragata FZ Manuel Ferreira de Campos, e constituído por uma companhia da Escola Naval, uma do Grupo 2 de Escolas da Armada e outra do Corpo de Fuzileiros. Integraram ainda a formatura o bloco de 16 estandartes nacionais e a Banda da Armada, dirigida pelo Capitão-de-Fragata Músico Araújo Pereira. Ao mesmo tempo que decorreu a cerimónia militar, estavam fundeados na baía de Cascais os N.E. "Sagres", NRP "Corte Real", NRP "Comandante Hermenegildo Capelo", NRP "Augusto de Castilho" e o NRP "General Pereira d'Eça" que efectuou as salvas da ordenança, em honra do Ministro da Defesa Nacional.



A Banda da Armada inicia o desfile.



Condecoração do Comandante da Marinha do Brasil.

Após a chegada do Ministro da Defesa Nacional, foi passada revista às forças em parada e seguiu-se uma alocução proferida pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada. Na ocasião o Almirante Vieira Matias salientou a forma como a Marinha esteve presente em numerosas missões de vulto, em cujo desempenho, sem qualquer imodéstia, é possível dizer que o país ficou surpreendido de forma positiva. Sob o ponto de vista estritamente militar, foram efectuados vários exercícios nacionais e internacionais, cumpridas as missões de fuzileiros na Bósnia e em Timor, assumido por um Comodoro português o comando da Força Naval Permanente do Atlântico



O Almirante CEMA entrega a Comenda de Santiago da Espada ao Comandante Sousa Machado.



Exposição de Pintura.



Condecoração da AORN.

(STANAVFORLAND) e participação na recentemente activada EUROMARFOR com a fragata "Sacadura Cabral". Mas, para além disso, "desenvolveu-se, na linha de uma tradição que remonta à origem da própria Marinha, uma intensa actividade de missões de paz no nosso território e nas águas de responsabilidade nacional "(...) continuamos, assim, a salvar vidas no mar e na zona ribeirinha, com a utilização coordenada das estações radio-navais, dos nossos navios militares e dos meios do sistema de autoridade marítima". Porém, o aspecto mais importante do discurso do Almirante CEMA

foi virado para o futuro onde deu relevo ao esforço de reorganização interna, às dificuldades de pessoal e à renovação e funcionamento da esquadra. É, sem sombra de dúvida um conjunto de problemas que afectam o funcionamento da Marinha e que importa entender com toda a clareza, sob pena de chegar a situações de "zero naval" que, noutras alturas, foram dramáticos para o país. É costume dizer-se que uma marinha não se improvisa, mas raramente se percebe a real dimensão desta expressão no contexto do século XXI. Aliás, nesta época em que se

comemoraram quinhentos anos sobre os mais destacados Descobrimientos Portugueses, várias vezes se salienta como os marinheiros de outros tempos tinham necessidade de planear as suas viagens, abastecendo-se para períodos longos de estadia no mar. Os navios que, pela primeira vez, chega-

ram à Índia começaram a construir-se vários anos antes, e qualquer esquadra que saía da praia do Restelo obrigava a que os preparativos fossem efectuados com minúcia e atenção, com uma enorme antecedência. Uma marinha não se improvisa porque "quem vai para o mar, avia-se em terra"; um navio demora anos a construir-se e precisa de pessoal preparado para o manobrar; além disso, degrada-se, deixa de ser operacional e a sua manutenção passa a ser caríssima. Por isso – como disse o Almirante Matias – "não se pode perder mais tempo na sua renovação" que já foi "perigosamente adiada".

A cerimónia prosseguiu com a homenagem aos militares, militarizados e civis da Marinha, mortos ao serviço da Pátria, a que se seguiu a condecoração de diversas entidades. Acentua-se a atribuição da Medalha Naval de 1ª classe ao Comandante da Marinha do Brasil, Almirante de Esquadra,



Exibição da Banda da Armada.

Sérgio Gitirana Florêncio Chagasteles, e a Medalha Naval Vasco da Gama ao embaixador brasileiro, Synesio Sampaio Goês Filho. A Associação dos Oficiais da Reserva Naval (AORN) foi, também, condecorada com a Medalha Naval Vasco da Gama, dando relevo à acção que tem levado a cabo em prol da promoção da Marinha, concorrendo para a eficiência no cumprimento das suas missões. Por fim, as Forças em parada desfilarão em continência perante o Ministro da Defesa Nacional, encerrando a cerimónia militar.



Missa na Matriz de Cascais.

OS OUTROS EVENTOS

Tradicionalmente as comemorações do Dia da Marinha são feitas em comunhão com a população do local escolhido, transformando-se numa festa popular que engloba eventos diversos, de natureza religiosa, cultural e recreativa. São uma forma de Portugal conhecer um pouco da sua Marinha, saber o que ela faz e contactar com os seus marinheiros. Este ano a abertura dos festejos foi feita com a inauguração, pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, de uma Exposição de Pintura, no Museu de Marinha. Na ocasião o Almirante Matias, em representação do Presidente da República, condecorou com o grau de comendador da Ordem de Santiago da Espada, o Capitão-de-Mar-e-Guerra reformado Raul de Sousa Machado. Esta condecoração destina-se a

Marítima”, da autoria dos Coroneis Conde Falcão e José Geraldo.

No dia 19, inaugurou-se a Exposição de Actividades da Marinha, que foi apresen-



Espaço da Revista da Armada na Exposição.

tada no Museu do Mar em Cascais. À noite, teve lugar na Sala Teatro do Casino do Estoril um concerto pela Banda da Armada.



Inauguração da Exposição de Actividades da Marinha.

premiar feitos relevantes de natureza cultural, literária e artística que – como o Almirante CEMA teve o ensejo de salientar – foram para o Comandante Sousa Machado a sua segunda actividade, mais perene e intensa após a sua passagem à reserva e reforma, e assumindo um nível e valor que muito orgulha a Marinha. Na mesma altura foi lançado o livro de poesia e fotografia, intitulado “Vocação

Como vem sendo habitual, a actuação da nossa banda, dirigida pelo Capitão-de-Fragata Músico Araújo Pereira, foi do agrado de todos os assistentes que a aplaudiram demoradamente. Do programa faziam parte obras notáveis de Korsakov, Leonard Berntein, Sibelius, J. Herman, R. Smith e dos Queen. Uma especial referência merecem as Canções do Marinheiro e do Mar, obra de R. Smith, encomendada por John Pastin e dedicada à Marinha dos Estados Unidos.

O dia 20 começou com uma missa em sufrágio pelos oficiais, sargentos, praças, militarizados e civis da Marinha, mortos ao serviço da Pátria, celebrada às 09h30 pelo Arcebispo Militar do Brasil, Dom Geraldo do Espírito Santo Ávila, na Igreja Paroquial de Nossa Senhora da Assunção e Ressurreição de Cristo (Igreja Matriz de Cascais). Depois, teve lugar a Cerimónia Militar. No farol da Guia, um conjunto de associações de antigos marinheiros, seguindo as iniciativas levadas a cabo pelo Clube Escola Amizade, noutros anos, organizou um almoço de convívio que, mais tarde, recebeu a visita do almirante CEMA.

As festividades estendem-se para além do Dia da Marinha, ocorrendo embarques e passeios com grupos de jovens, a bordo de Unidades Navais, com provas náuticas de vela ligeira e de cruzeiro (cento e cinquenta embarcações) e com outros concertos da Banda da Armada que terão lugar na Malveira da Serra (Praça Central), no dia 26 de Maio, e na Praia do Tamariz, no dia 2 de Junho (com fogo de artifício).

J. Semedo de Matos
CFR FZ

Pedro Álvares Cabral

Pedro Álvares Cabral nasceu por alturas de 1467 ou 68, provavelmente, em Belmonte ou nas suas imediações, uma vez que a família por aí residia. Seu pai, Fernão Cabral, era alcaide dessa vila, com residência no castelo e o cargo vinha dos seus mais remotos antepassados. Mas era um filho segundo que, certamente, teve de procurar fortuna fora dos domínios da família, talvez pelas guerras do Norte de África (onde passavam todos os fidalgos mancebos) e depois no comando de uma expedição à Índia. Como dissemos, a sua missão devia ter uma componente diplomática e comercial – procurando ainda obter a atenção dos potentados do Malabar (nomeadamente Calecut) – que, simultaneamente, deveria impressionar pela força e capacidade militar. É por isso que, a 8 de Março de 1500, larga de Lisboa com 13 navios – uma esquadra impressionante para a época – que deveriam navegar durante meses até alcançarem o seu destino. Não era, propriamente, ir até Ceuta, ou ao Norte da Europa. Com ele iam 1200 a 1300 homens que necessitavam de água e abastecimentos. Qualquer coisa como uma ração mensal de 31 toneladas de biscoito, 14 toneladas de carne, 65 mil litros de vinho, etc., levando a que alguns destes produtos tenham que ser multiplicados várias vezes, uma vez que não podem ser adquiridos em nenhum ponto do percurso. Acrescentando-se ainda todos os sobressalentes do aparelho e outro equipamento para reparações de diversa ordem.

Temos hoje conhecimento de 14 documentos coevos e directamente relacionados com a viagem de Cabral, e é interessante que um deles é uma página das instruções dadas por Vasco da Gama, para essa viagem. O seu conteúdo permite-nos saber muita coisa do conhecimento que os navegadores portugueses foram acumulando sobre a navegação, sobre o Oceano Atlântico e todos os meandros das longas viagens marítimas. Observemos algumas coisas do que diz: “(...) cada vez que ouverem de vyrrar fará o capitam mōor dous foguos e todos lhe responderam com outros dous cada hŪu. E depois de asy responderem todos viraram e asy lhe terá dado de synal que a hŪu fogo será por



Armada de Cabral.

seguir e três por tirar moneta (acrescento da vela usada quando o tempo o permite) e quatro por amaynar e nenhŪu nam virara nem amaynara nem tirara moneta sem que primeiro o capitam mor faça os ditos fogos e todos tenham respondido”. Na verdade, os “sinais tácticos” não foram inventados no século XX. Mais à frente, diz: “(...) depois que em bōoa ora daqui partirem faram seu caminho direito a ylha de Santiago (Cabo Verde) e se ao tenpo que hy chegarem tiverem agoa em abastança pēra quatro meses nam devem passar na dita ylha nem fazer nehŪua demora”. Quer isto dizer que, se depois de navegar até Cabo Verde ainda houver água para quatro meses de viagem, não devem parar nesse local, para não perder tempo. No resto da folha, que até nós chegou, estão instruções concretas para um aproveitamento dos ventos dominantes na passagem do Equador e na volta a fazer para alcançar o Cabo da Boa Esperança. E estas instruções constituem uma prova incontestável do que se sabia na altura acerca do regime de ventos do Atlântico Sul. É

Vasco da Gama que diz a Cabral que deve sair de Cabo Verde e tomar o rumo do sul até que o vento lhe sirva; e quando for escasso (quando começar a soprar do lado da proa) devem “hyr na volta do mar até meterem o cabo de Bōoa Esperança em leste franco”; ou seja, devem seguir numa volta larga, até alcançar a latitude do Cabo da Boa Esperança. Ou seja, Vasco da Gama já sabia que o melhor caminho para o Cabo era com uma “volta do mar” e se o sabia no princípio de 1500, era porque o tinha feito na sua viagem à Índia. Não restam dúvidas. Mais até: ele sabia que naquela altura do ano – na altura em que Cabral ia passar o Equador – era preciso seguir para sul depois de Cabo Verde, coisa que não poderá ter feito quando fez a viagem em 1497, porque lá passou entre fins de Julho e princípios de Agosto. Digamos que Vasco da Gama, para fazer a recomendação que fez a Cabral conhecia bem o regime de ventos entre Santiago e o Cabo da Boa Esperança; e, se tinha chegado da Índia em Setembro de 1499, só pode ter aprendido algo sobre esse assunto antes de 1497. Ou seja, à data da partida da primeira via-

gem para a Índia, já era conhecido o regime de ventos do Atlântico Sul que terá sido estudado depois da viagem de Bartolomeu Dias, em 1487/88.

Partiu, pois, Pedro Álvares Cabral a 8 de Março de 1500 (Domingo), com o cerimonial normal para a circunstância: missa em Santa Maria de Belém, procissão até à praia, o Tejo pejado de embarcações, a esquadra fundeada ao largo e o povo de Lisboa a despedir-se da sua gente. A julgar pela informação de Gaspar Correia, escrita algumas décadas depois, foi a primeira vez que as velas dos navios levaram a Cruz de Cristo estampada. Seguiram na direcção das Canárias e Cabo Verde, sofrendo o primeiro revés, com o desaparecimento de um navio na noite do dia 23. Como lhe foi recomendado, Cabral não parou no arquipélago, prosseguindo para sul e iniciando a volta do mar que outras novidades traria ao conhecimento português.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

Exercício Distex

Assistência humanitária a “Elavillage”

São 0255 do dia 01 de Fevereiro. O NRP “Corte-Real”, navega a 150 milhas ao largo da província de DOISGRUPOS; o céu está limpo e o mar de patas, pelo través de bombordo a reflexão do luar enobrece o cinzento do costado dando-lhe um tom estanhado; o navio é o único elemento perturbador da quietude da natureza. De repente o silêncio da ponte é quebrado pela voz do Chefe de Quarto ao Centro de Comunicações na conferência 1:

- Ponte - Centro: acabou de ser interceptada uma comunicação de um rádio amador relatando a ocorrência, há dois dias, de um forte tremor de terra na região, o qual terá provocado a destruição quase completa da aldeia piscatória ELAVILLAGE, registando-se algumas vítimas mortais e feridos, não quantificados, e o aparecimento de inúmeros focos de incêndio ameaçando os sobre-

reportado pelo navio ao seu comando operacional, o Comando Naval ordenou ao NRP “Corte-Real” para proceder de imediato para ELAVILLAGE a fim de prestar apoio humanitário à população da aldeia.

- Ponte - MCR: as turbinas estão em PO.

- Ponte: recebido.

- Marinheiro dos Telégrafos - Oficial de Quarto: 90 por cento de potência para o aparelho propulsor.

- Comandante - Navegador: hora estimada de chegada ao fundeadouro de ELAVILLAGE 0645.

A actividade de bordo transforma-se. Há que preparar todo o material que é necessário levar para terra e distribuí-lo pelo hangar de acordo com o plano de desembarque. A azáfama estende-se a todo o navio, cada um agindo de acordo com as atribuições que lhe cabem por detalhe na condição geral para assistên-

cia. Pena o helicóptero não estar embarcado; permitiria recolher imagens da aldeia ainda antes da chegada do navio para com elas se estabelecer um plano de acção.

O navio fundeia em frente ao cais que serve a aldeia às 0645. Os primeiros alvares já foram há meia hora atrás, mas não se vê vivalma. Os preparativos para deslocar para a aldeia a os homens da unidade de desembarque, devidamente equipados e apetrechados para enfrentar as circunstâncias esperadas, estão quase prontos; o Navegador entretanto desembarca na semi-rígida para efectuar um levantamento hidrográfico expedito na zona do cais e suas aproximações, não vá o tremor de terra ter originado alterações ao perfil do fundo marinho que possam por em risco o navio.

Felizmente as águas são safas. As condições meteorológicas são boas e a previsão é de vento fraco e de tempo seco. O Comandante decide atracar ao cais, pois o desembarque de pessoal e material é mais rápido e seguro.

0805, hora local. O Plantão à prancha avista duas pessoas cambaleando em direcção ao navio. São por certo vítimas sobreviventes de ELAVILLAGE. O pessoal do grupo de serviço e o da secção de saúde preparam-se para as receber, identificar e avaliar o seu estado de saúde. São o Sr. Horácio Costa, Presidente da Junta de Freguesia, e o Sr. Joaquim Nora, dois sobreviventes do grave acidente natural que assolou aquela aldeia. Embora visivelmente cansados e famintos pela extenuante caminhada de dois dias por montes e vales sem comida e água, e emocionalmente muito fragilizados pelos acontecimentos, o enfermeiro não diagnostica qualquer problema de saúde para além da natural debilidade física e estado de profunda ansiedade.

Revigorados pela ingestão parcimoniosa de alimentos, como o recomendam as circunstâncias, mais calmos, embora ainda bastante confusos, relatam ao Comandante e à formação de comando da unidade de desembarque, que no passado dia 30, pelas 0350, a sua aldeia foi vítima de um violento abalo sísmico que provocou inúmeras vítimas e o desabamento da maioria das construções. A aldeia ficou de imediato sem luz e água canalizada, levando à convicção de que a central eléctrica e o depósito de água tenham sido igualmente atingidos. Impotentes para prestar ajuda imediata



Equipa do navio envolvida no apoio humanitário.

viventes, que se encontram em estado de choque, sem alimentação e água potável.

- Ponte: recebido.

- Cabo de Quarto vai informar imediatamente o Senhor Comandante.

Desde então, todas as tentativas efectuadas para estabelecer contacto com aquela aldeia têm-se revelado infrutíferas, originando a presunção de destruição completa das linhas de comunicação com ELAVILLAGE, restando a via marítima como a única forma de contacto e acesso.

Em face deste cenário, imediatamente

cia a sinistros em terra. O empenho e o sentido de entreatada do pessoal é bem visível, todos irmanados por um forte sentimento de solidariedade humana.

A unidade de desembarque é constituída por 122 militares, compreendendo a formação de comando, 12 brigadas, 6 de busca e salvamento, 1 de intervenção rápida, 2 de reparação (uma de electrotecnia e a outra de mecânica), 1 de apoio logístico e 1 de alimentação, e 1 pelotão de reconhecimento e segurança. Todos os campos de possível acção estão cobertos.



Construção de uma pequena ponte de acesso.

aos sobreviventes, dadas a escuridão e a falta de meios, e não tendo qualquer forma de comunicação com o exterior, resolveram dirigir-se ao porto na esperança de encontrarem auxílio.

O pungente relato impressiona profundamente; não são necessárias palavras para o manifestar, basta o testemunho silencioso da expressão dos rostos.

Munido de um plano em quadrícula da aldeia, o Imediato faz várias perguntas para apurar os detalhes relevantes à definição das prioridades e ao estabelecimento de um plano de acção.

Com contagiante coragem e grande dignidade, o Sr. Horácio Costa, máxima autoridade oficial da pequena aldeia de 200 habitantes, vai esclarecendo o que pode, e, dada a situação de calamidade, delega no comandante do navio a autoridade para tomar medidas de excepção, destinadas a repor a normalidade das condições de vida, ainda que no respeito

por critérios de necessidade, proporcionalidade e adequação aos fins visados.

Às 0858, comandada pelo Imediato, sai de bordo a unidade de desembarque com destino a ELAVILLAGE chegando à entrada da aldeia às 0910. Uma cratera com cerca de 4 metros de extensão impede a progressão da unidade pelo único acesso possível. Tem de se construir uma pequena ponte; foi nessa previsão que foram levados os barrote de madeira para escoramentos a bordo. Mãos à obra sob orientação do contra-mestre, o Cabo Pinheiro.

São entretanto encontrados dois feridos politraumatizados, um homem e uma mulher. Já lá chegam o enfermeiro e os socorristas avançados.

A formação de comando sobe a um pequeno morro para melhor observar a aldeia. A visão é dantesca; vêem-se grandes colunas de fumo, indiciando o

lavar de violentos incêndios, e um significativo número de construções ruínas cujos escombros estão espalhados pelas apertadas ruas. A observação permite ao Imediato ajustar as prioridades e refinar o plano de acção.

As ordens são claras: Combater os incêndios com risco de alastramento, localizar e estabilizar a situação clínica dos feridos, identificar e preparar um local para onde devam ser evacuados todos os que necessitem de assistência clínica, reestabelecer a energia eléctrica e a circulação de água, instalar o posto de comando e montar uma cozinha para confecção de uma refeição quente para 350 pessoas.

À medida que as acções vão sendo executadas o operador de comunicações vai transmitindo para o navio frequentes relatos de situação. O registo de bordo reflecte quase na perfeição o panorama do local:

- Navio - aqui Posto de Comando em terra: localizada no quadrado 12 grávida prestes a dar à luz.

- Navio - aqui Posto de Comando em terra: completada instalação no quadrado 14, no antigo hospital, do centro de atendimento clínico. Recuperados o gerador e bomba de distribuição de água. Reestabelecidas a distribuição de energia e água às 1048.

- Navio - aqui Posto de Comando em terra: extintos todos os incêndios. Previsto celebrar a cerimónia fúnebre das 7 vítimas mortais às 1145, assegurada presença de familiares e autoridade civil local.

- Navio - aqui Posto de Comando em terra: às 1158 nasceu uma criança do sexo masculino. Os pais deram-lhe o nome Corte-Real.

- Navio - aqui Posto de Comando em terra: o chefe da equipa de avaliação deu por findo o exercício. O material está a ser arrumado e preparado para reembarque. Hora prevista para chegada ao navio da unidade de desembarque 1500.

Foi assim o exercício Distex (Disaster Relief Exercise) efectuado pelo N.R.P. "Corte-Real" no âmbito do seu Plano de Treino Operacional, coordenado e avaliado pela FLOTILHA e com a cooperação do G2EA e da ELA. Hoje foi um exercício para treino, amanhã poderá ser uma situação real.

"A batalha de Waterloo foi ganha no campo de exercícios de Eton".

Wellington



Operação de auxílio a um dos feridos.

(Colaboração do N.R.P. "Corte Real")

O Euro na Marinha

O EURO é a moeda nacional desde 1 de Janeiro de 1999. É a nossa moeda. É também a moeda nacional de mais dez países da União Europeia – França, Espanha, Alemanha, Luxemburgo, Irlanda, Bélgica, Itália, Holanda, Finlândia e Áustria.

A adopção de uma moeda única por estes onze países significa uma aposta forte no futuro da União Europeia, consubstanciada na construção sólida de uma União Económica e Monetária (UEM), com perspectivas de vantagens significativas imediatas ou a curto prazo, para os consumidores:

- Crescimento económico mais sustentável, que aumentará a segurança do emprego;
- Poder de compra protegido graças à diminuição da inflação;
- Maior transparência dos custos e concorrência acrescida, de que resultarão preços mais baixos;
- Baixas taxas de juro que reduzem o custo dos empréstimos;
- Eliminação dos riscos cambiais entre os países participantes;
- Transferência de fundos, para outros países, mais fácil e menos onerosa;
- Menores custos nas viagens a outros países.

No entanto, a construção da UEM, ou a obtenção destas vantagens, não se alcançará apenas sabendo que a moeda que ainda hoje usamos – o ESCUDO – irá ser substituído pelo – EURO – segundo uma taxa de conversão definida e inalterável

**1 EURO = 200.482
ESCUDOS**

De facto, necessitamos de aprender a usar a nova moeda, e de nos prepararmos para a sua chegada definitivamente a 1 de Janeiro de 2002.

Porquê prepararmo-nos? Por que:

- Os nossos vencimentos serão processados e pagos em Euros;
- A contabilidade – orçamental, patrimonial, das cantinas, etc. – será escriturada em Euros;
- A facturação será processada e escriturada em Euros;
- Os vários tipos de impressos e outros documentos que mencionem valores serão expressos em Euros;
- As aplicações informáticas que reflectam valores financeiros e/ou patrimoniais usarão o Euro;
- As multas e contra-ordenações serão processadas e pagas em Euros;
- As máquinas automáticas de fornecimento de bens (bebidas, tabaco, etc...) funcionarão em Euros;
- As caixas “multibanco” fornecerão Euros.

Estes exemplos suscitam tarefas que há a cumprir em tempo oportuno, por forma a podermos usar o Euro sem problemas ou dúvidas a partir de 1 de Janeiro de 2002: não só como profissional, mas também como cidadão.

- Alterações de aplicações informáticas
- Alteração da escrituração contabilística (orçamento para 2002, cantina, conta de caixa, conta de material)
- Alterações de impressos
- Alterações de equipamentos

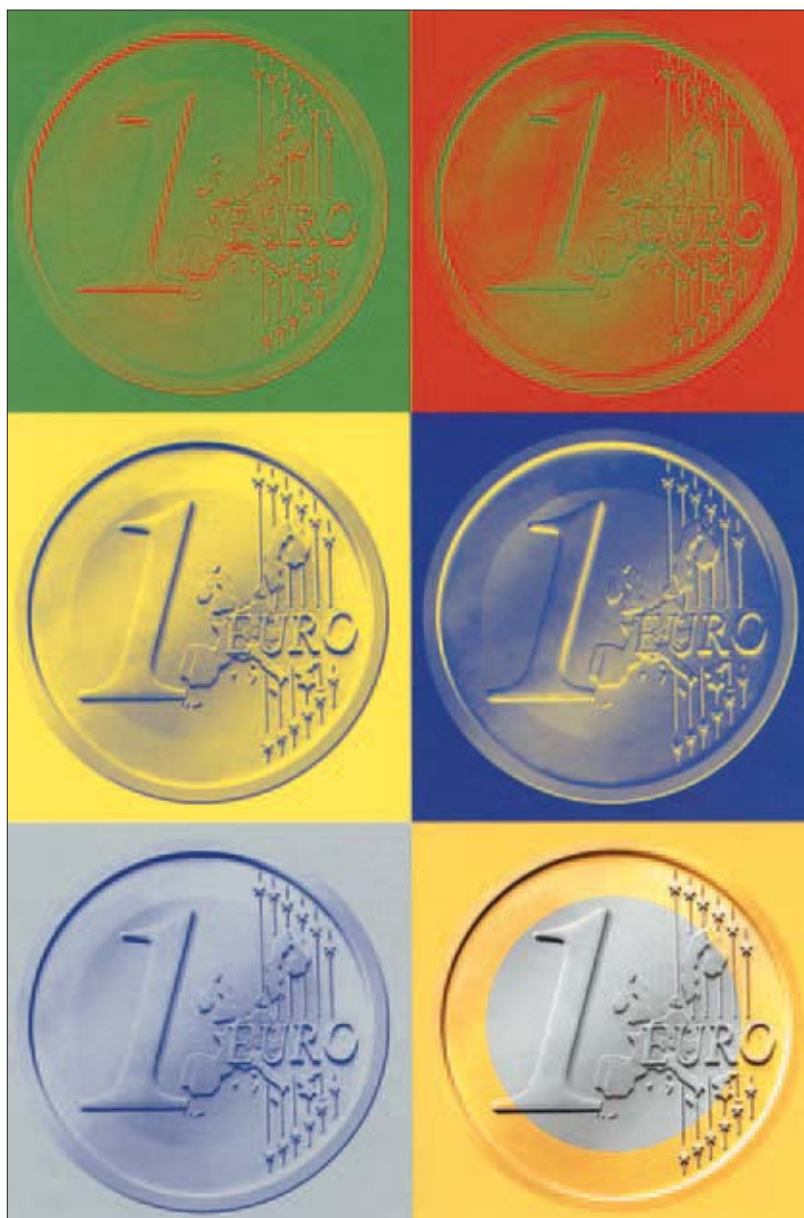
Coordenar a execução destas tarefas, seguindo um plano de Transição para o Euro, é a missão do Grupo de Trabalho – Euro, nomeado pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada através do despacho nº 01/01 de 9 de Janeiro, em consonância com a Resolução do Conselho de Ministros nº 170/2000, de 7 de Dezembro (OA1 51/13-12-00).

Uma das primeiras tarefas cumpridas por este GT –EURO foi levar a cabo, em 8 de Fevereiro, na Academia de Marinha, uma acção de Formação de Formadores, com a colaboração essencial da Comissão Nacional do Euro, representada pelo Dr. Bruno Lagos.

Ao elevado número de participantes (mais de cem, entre militares e civis), representando todas as áreas funcionais da Marinha, cabe agora “passar a mensagem”, através de acções de formação/informação destinada a todo o pessoal das suas Unidades e Organismos, cabendo-lhes ainda o papel de dinamizadores na procura das melhores soluções e da execução das tarefas necessárias ao cumprimento do Plano de Transição para o Euro adequado ao seu local de trabalho.

A R.A. passará a publicar, a partir desta edição, o preço em EUROS.

(Colaboração do Grupo de Trabalho - Euro)



DIA NACIONAL DO COMBATENTE

● As cerimónias de homenagem ao Dia do Combatente foram iniciadas no dia 8 de Abril em Lisboa junto ao Monumento e ao Memorial aos mortos da guerra do Ultramar no Forte do Bom Sucesso, sendo presididas pelo Ministro da Defesa Nacional, Dr. Júlio Castro Caldas, acompanhado pelo Secretário de Estado da Defesa, Dr. Miranda Calha.

Depois da grandiosa missa campal presidida pelo Capelão Nacional dos Combatentes, o Bispo D. Januário Torgal Ferreira, seguiu-se uma alocução alusiva à cerimónia pelo General Júlio Oliveira, Presidente da Liga dos Combatentes e membro principal da Comissão Executiva destas comemorações.

As cerimónias do Dia do Combatente incluíram este ano a 65ª Romagem ao Túmulo do Soldado Desconhecido organizada pela Liga dos Combatentes na Batalha. Estiveram presentes para além do Secretário de Estado da Defesa Nacional, Dr. Miranda Calha, os representantes dos Chefes do Estado-Maior General das Forças Armadas, Estados-Maiores da Armada, Exército e



O Ministro da Defesa Nacional passa revista à guarda de honra.

Força Aérea, Adidos Militares acreditados em Portugal, Comandante da Região Militar do Norte, Comandantes da Escola Naval e das Academias Militares, Directores dos Estabelecimentos Militares de Ensino, Autoridades Cíveis, Associações dos Antigos Combatentes Estrangeiros representados em Portugal, assim como Membros dos Órgãos estatutários da Liga dos Combatentes e de-

putações dos 64 Núcleos espalhados pelo País.

A cerimónia contou com uma oração pelos combatentes falecidos, seguindo-se uma deposição de flores no Túmulo do Soldado Desconhecido e à prestação de honras militares. O programa das comemorações terminou com uma visita ao Museu das Oferendas.

O DIA DO CORPO DE FUZILEIROS

● No passado dia 20 de Abril, teve lugar na Escola de Fuzileiros em Vale de Zebro a comemoração de mais um dia do Corpo de Fuzileiros, recordando a remota data de 1621, em que o rei Filipe IV de Espa-

nha (III de Portugal) criou o Terço da Armada da Coroa de Portugal. Às 09h00 da manhã teve lugar uma missa, na capela da Escola de Fuzileiros, em sufrágio pelos fuzileiros mortos ao serviço da Pátria, a que se seguiu uma Cerimónia Militar presidida pelo Vice-Almirante Comandante Naval.

O Vice-Almirante Silva Santos chegou à Escola cerca das 10h00 e, acompanhado pelo Comandante do Corpo de Fuzileiros, Capitão de Mar-e-Guerra Vasco Brazão, e pelo Comandante da Escola de Fuzileiros, Capitão de Mar-e-Guerra Lhano Preto, prestou uma homenagem aos fuzileiros mortos em campanha, depositando uma coroa de flores na base do monumento existente à entrada da Escola. Seguiu-se uma cerimónia militar, durante a qual o Comandante Brazão teve ocasião de proferir algumas palavras que recordaram algumas das actividades levadas a cabo no último ano, perspectivando o futuro de uma forma confiante. Às condições de profissionalismo e prontidão demonstradas pelo pessoal fuzileiro, acresce agora a “assumpção definitiva da obtenção de capacidade anfíbia, através de programação aquisição de meios navais e equipa-

mento específicos para a projecção da força, credibilizando essa capacidade da Marinha em termos nacionais e junto das organizações e iniciativas anfíbias conjuntas de países aliados”.

Após o desfile das Forças em Parada, junto ao cais de Vale de Zebro, foi inaugurada uma torre de treino para exercícios anfíbios, com valências múltiplas (rappel, slide, fast rope, embarque com rede de abordagem, etc..) a que acresce o facto de se encontrar junto ao rio, permitindo o acesso directo através dos meios de desembarque reais, que muito favorece o treino específico dos fuzileiros.

Seguiu-se um almoço de confraternização para que foram convidados numerosos antigos fuzileiros, que tiveram oportunidade de conversar e trocar impressões sobre os antigos e novos tempos. É um convívio confortante e motivador para os jovens, contribuindo para perpetuar a chama que ainda hoje anima as unidades em cumprimento de missões complexas e difíceis. São missões bem diferentes das de outros tempos, mas não poderiam ser cumpridas com brilho se não fossem animadas pelo mesmo espírito de sacrifício e competência profissional.



Torre de treino para exercícios anfíbios.

Fiscalização da actividade da pesca no ano de 2000

No âmbito das atribuições e competências dos Órgãos Locais do Sistema da Autoridade Marítima, as 28 Capitánias dos Portos do Continente e das Regiões Autónomas efectuaram 6344 acções de fiscalização a embarcações e indivíduos em actividades de pesca nas suas águas de jurisdição, tendo sido verificadas 591 pre-

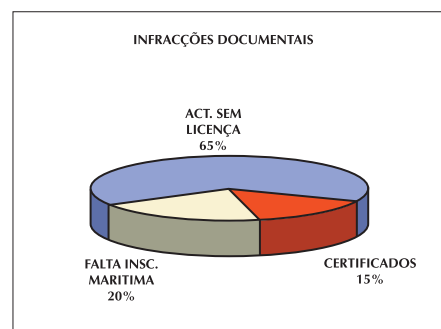
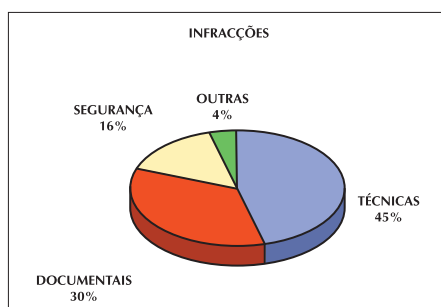
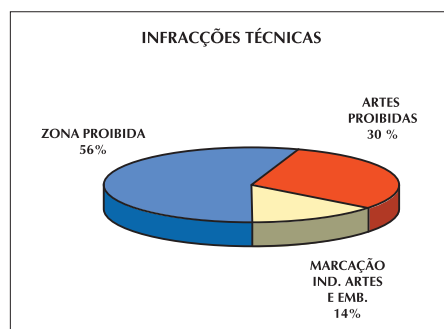
sumíveis infractores e 5753 situações legais.

Na sequência dessas acções, foram instaurados 591 processos de contra-ordenação, correspondentes a 733 infracções, sendo 335 de natureza técnica (infracções de pesca), 255 documentais, 114 de segurança e 29 de outra natureza, conforme se representa nos diagramas seguintes:

TÉCNICAS	335
ZONA PROIBIDA	185
ARTES PROIBIDAS	102
MARCAÇÃO IND. ARTES E EMB.	48

INFRACÇÕES	733
TÉCNICAS	335
DOCUMENTAIS	255
SEGURANÇA	114
OUTRAS	29

DOCUMENTAIS	255
ACT. SEM LICENÇA	166
CERTIFICADOS	37
FALTA INSC. MARÍTIMA	52



O quadro seguinte mostra o resultado das acções de fiscalização da pesca pelas Autoridades Marítimas de 1993 a 2000:

TOTAL	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
FISHREPS	3052	5368	3759	5654	6220	6348	6175	6344
SITUAÇÕES LEGAIS	2623	4690	3292	5033	5847	5869	5764	5753
PRESUMÍVEIS INFRACTORES	429	678	467	621	413	479	411	591

(Colaboração da Direcção-Geral de Marinha)

ENCALHE DE UM NAVIO JUNTO AO CABO CARVOEIRO (PENICHE)

● Pelas 22.00 horas do dia 8 de Abril, a Polícia Marítima de Peniche detectou um navio a navegar muito próximo de terra, tendo envidado todos os esforços no sentido de o alertar para os perigos existentes sem resultados práticos. Cerca das 22.35 horas, o navio de bandeira dos Barbados de nome "Cheryl C" proveniente de Itália com destino ao Reino Unido, encalhou na lage da Nau dos Corvos junto ao Cabo Carvoeiro.

De imediato foi ordenado a saída do salva-vidas "Nossa Senhora da Boa Viagem" o qual através da sagacidade da sua tripulação, em condições de risco acrescido, conseguiu salvar todos os tripulantes do navio sinistrado sem que se registasse qualquer acidente pessoal.

O navio transportava aço e ferro (cerca de 2245 toneladas) e possuía a bordo 45.000 litros de gasóleo e 1.000 litros de óleo lubrificante. Logo após o encalhe verificou-se o derrame do combustível, não se prevendo, no entanto, consequências graves para o meio marinho e ambiental.

Posteriormente ao encalhe, o navio partiu-se em dois, encontrando-se totalmente submerso.

(Colaboração da Capitania do Porto de Peniche)



1º ANIVERSÁRIO DAS ESCOLAS DE FORMAÇÃO DA MARINHA DE GUERRA DE MOÇAMBIQUE



● No dia 13 de Março comemorou-se o 1º aniversário das ESCOLAS DE FORMAÇÃO DA MARINHA DE GUERRA DE MOÇAMBIQUE.

Este conjunto de escolas foi solenemente inaugurado há um ano pelos Ministros da Defesa de Portugal e de Moçambique, Dr. Júlio Castro Caldas e General Tobias Dai.



Corpo docente e convidados.

Para comemorar esta efeméride o Director das Escolas de Formação, CTEN José Bernardo Sefasse, organizou uma cerimónia, que foi presidida pelo CMG Issumalgy Valgy, 2º Comandante Operacional da Marinha de Guerra de Moçambique, em representação do Contra-Almirante Comandante.

Entre muitos convidados estiveram presentes o Director Técnico do Projecto nº 6, CMG Correia do Amaral, o Assessor do Subprojecto nº 6 A, CMG Arménio Cunha, os Assessores do Subprojecto nº 6 B, 1TEN OT Fernando dos Santos, o 1SAR MQ Almeida e o COR Regadas Teixeira, Director do Projecto nº 3.

A cerimónia iniciou-se com uma palestra alusiva à efeméride, proferida pelo Director das Escolas de Formação. Seguidamente, foram distribuídos os certificados aos finalistas do Curso Básico de Electricidade. Após a entrega dos certificados, foi proporcionada aos



Demonstração da montagem dum bote.

convidados, uma visita guiada às instalações escolares. Durante o percurso desta visita assistiu-se a demonstrações de diversas actividades escolares e observaram-se as exposições de equipamentos e de fotografias. A cerimónia terminou com um aperitivo de honra, servido na sala de convívio dos formadores.

(Colaboração da CTM – Projecto nº 6)

OS 25 ANOS DO N.R.P. “CISNE”

● No passado dia 31 de Março comemorou-se no Ponto de Apoio Naval de Portimão os 25 anos do aumento ao efectivo da Armada do N.R.P. “Cisne”.

A cerimónia, presidida pelo Comandante da Zona Marítima do Sul, CMG Dores de Sousa, contou com a presença do Comandante da Esquadilha de Navios Patrulhas, CMG Garcia Esteves, entre outros convidados, nomeadamente alguns dos antigos comandantes do navio da Reserva Naval e representantes da Câmara Municipal de Portimão e do Instituto Portuário do Sul, que abrilhantaram estas comemorações.

O Comandante do N.R.P. “Cisne”, 2TEN Bernardino Santos, numa breve alocução, salientou as várias missões e serviços prestados ao País durante os últimos 25 anos, como também o facto desta lancha ter sido recentemente equipada com um alador de redes que possibilita, não só fiscalizar as artes a bordo das embarcações de pesca, como também as artes de pesca caladas no mar, que até há bem pouco tempo eram muito difíceis de fiscalizar (1).

Seguidamente, o Comandante da Zona Marítima do Sul, CMG Dores de Sousa, proferiu umas



A actual guarnição do N.R.P. “Cisne”.

Comandantes do N.R.P. “Cisne”

ASP RN Alexandre Maria Lindim Vassalo	.....	18-12-75 a 25-08-76
STEN RN Joaquim Pereira de Oliveira	.....	25-08-76 a 09-02-77
2TEN Joaquim António Saloio Ganhão	.....	09-02-77 a 31-08-78
GMAR José Domingues Pereira da Cunha	.....	31-08-78 a 02-07-80
ASP RN Eduardo Miguel Cardoso Botelho	.....	02-07-80 a 25-03-81
ASP RN José Pedro de Sá Campos Gil	.....	25-03-81 a 24-03-82
ASP RN Mário Manuel Soares Alves	.....	24-03-82 a 13-04-83
ASP RN Paulo Sam-Bento de Sousa Almeida	.....	13-04-83 a 14-08-85
ASP RN João Carlos Gonçalves Lanzinha	.....	14-08-85 a 25-03-86
ASP RN Hélio Manuel de Jesus Cartaxo	.....	25-03-86 a 16-04-87
ASP RN Angelo Alberto Gouveia de Sousa	.....	16-04-87 a 25-05-88
ASP RN Armando Luís Ferreira dos Santos	.....	25-05-88 a 31-05-89
ASP RN José João Pelicas Correia Gravato	.....	31-05-89 a 30-11-89
ASP RN Paulo Jorge Corte Real Pereira Mira	.....	30-11-89 a 11-10-90
ASP RN Luís Manuel Cláudio da Fonseca	.....	11-10-90 a 09-11-91
GMAR Paulo Miguel da Silva Brandão Correia	.....	31-10-91 a 03-09-93
2TEN. Carlos Alberto Pereira Simões	.....	03-09-93 a 13-07-95
2TEN. Nuno M.G. Sousa Rodrigues	.....	14-07-95 a 25-08-97
2TEN. António Jacinto Coelho Gomes	.....	25-08-97 a 20-08-99
2TEN. Alcino Bernardino Santos	.....	20-08-99 a

breves palavras de agradecimento a todos os convidados civis e militares presentes e ofereceu uma cresta do Comando da Zona Marítima do Sul alusiva ao evento das comemorações das Bodas de Prata do N.R.P. “Cisne”. Seguiu-se o partir do bolo e um brinde a todos os que tiveram a honra de servir neste navio e de votos à *Lisne* de muitos êxitos futuros.

Notas

(1) Presentemente, a Marinha já possui duas lanchas adaptadas para a fiscalização, identificação, sinalização e malhagem das artes de pesca caladas no mar - o N.R.P. “Andorinha” e o N.R.P. “Cisne”.

DIA DA ESQUADRILHA DE SUBMARINOS

● Teve lugar no passado dia 7 de Abril, a comemoração do Dia da Esquadilha de Submarinos, tradição que se tem revelado de amplo significado para todos os membros da família de submarinistas e de mergulhadores.

As actividades decorreram na área da Base Naval de Lisboa e tiveram os seus expoentes na celebração de uma missa em memória dos camaradas falecidos, numa exposição de fotografia, de audiovisuais e, a finalizar, num almoço de convívio.

A estas actividades aderiram cerca de três centenas de pessoas entre militares nas situações de reforma, reserva e activo e respectivos familiares, que tiveram assim a oportunidade de confraternizar e reviver episódios do passado.



CLUBE ESCOLAMIZADE



● Realizou-se no passado dia 28 de Abril o 15º convívio anual do Clube Escolamizade.

Os sócios e convidados concentraram-se pela manhã em Vilamoura para efectuar uma visita guiada ao Museu e Estação Arqueológica do Cerro da Vila, testemunho da presença romana no século I d.C.. O valor arqueológico das ruínas

e o considerável espólio de peças expostas, infelizmente pouco conhecidas do grande público e dos roteiros turísticos, constituem um património importante e são um contributo inestimável para a compreensão da história local.

Depois de uma breve passagem pela marina, seguiu-se o tradicional almoço-convívio com cerca de 200 associados e convidados, destacando-se a presença do Comandante da Zona Marítima do Sul, CMG Dolores de Sousa, do Comandante da Escola de Fuzileiros, CMG Lhano Preto, do Capitão do Porto de Portimão, do Delegado Marítimo de Albufeira, do Vereador do pelouro da Cultura da

Câmara Municipal de Albufeira e do Chefe de Redacção da Revista da Armada.

O Comandante Dolores de Sousa, em representação do Almirante CEMA, leu uma mensagem do Almirante Vieira Matias desejando as maiores felicidades ao Clube na senda do associativismo e camaradagem dos marinheiros da Armada.

Após troca de lembranças, o convívio terminou com o habitual bolo de aniversário.



MARINHEIROS DO CONCELHO DO SABUGAL

● No próximo dia **4 de Agosto**, realiza-se em Aldeia Velha o já tradicional convívio dos Marinheiros do Concelho do Sabugal, com o seguinte programa:

- 10.30 - Concentração no Largo da Escola do Sabugal
- 11.00 - Trânsito para Aldeia Velha
- 12.00 - Missa por alma dos marinheiros já falecidos (igreja matriz de Aldeia Velha)
- 13.00 - Almoço de convívio junto à ermida de Nossa Senhora dos Prazeres (Sabugal Velho)
- 15.00 - Passeio pela aldeia e café no café-restaurant "O Quim".
- 18.30 - Regresso à Senhora dos Prazeres para merendar e escolher a nova Comissão Organizadora.

Para mais informações, os interessados poderão contactar com:

- Manuel Pires da Silva
R. Castilho, 17- Vale de Milhaços 2855-422 Corroios
Telef. 212535401
- José Casanova
R. Cipriano Dourado, 8 2840 Cruz de Pau
Telef. 212246686
- José Ferreira Jorge
Telef. 218372625

Nota: as inscrições devem ser feitas até **20 de Julho**.

FAÍSCAS DA ARMADA 54º ALMOÇO

● Vai realizar-se no próximo dia **10 de Junho** no restaurante "Estrela do Mar" em Ribamar (Ericeira), mais um almoço-convívio dos Faíscas da Armada.

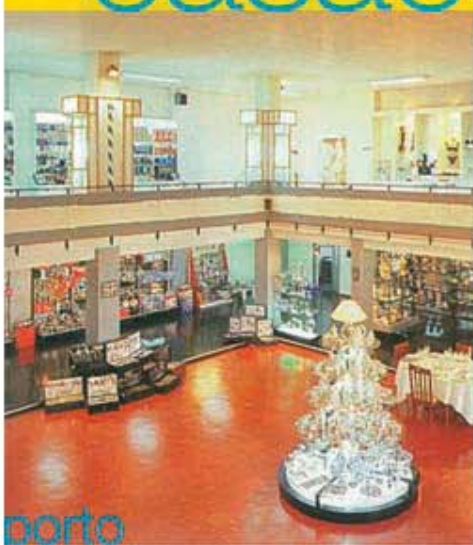
Programa:

- 09.00 – Concentração junto ao Café Oásis no Laranjeiro
- 09.30 – Partida para Mafra
- 10.30 – Concentração junto ao Convento de Mafra
- 10.30/11.30 – Visita guiada ao Convento de Mafra (grátis)
- 12.00/13.00 – Concentração, Convívio e boas vindas no restaurante "Estrela do Mar"
- 13.00 – Início do almoço

Para mais informações os interessados deverão contactar com:

- Cte. Figueiredo Carvalho - 212761001
- Cte. Barbeitos Paulino - 212535858
- SCH Manuel Varanda - G1EA (Vila Franca de Xira)
- SAR Carlos Palma - 219576290
- Diamantino Nascimento - 212586210
- Leonel Pedro - 213223190
- Manuel Pedro - 219263523 / TM-966389715
- Silva Dias (CCA) - 212159055

casãoshopping



porto



lisboa

Novo Sistema de Crédito

24 meses sem juros

Acordos: Exército, PSP, GNR e F. Aérea (Marinha em estudo)

Porto

Rua da Boavista, n.º 218 - 4050-102 Porto
t: 22 200 45 04 f: 22 200 39 43

Reabre com novos
espaços e novos
horários

2ª a sábado das 10h às 22h
domingo das 10h às 19h

Lisboa

Campo de Santa Clara - 1147-651 Lisboa
t: 21 884 55 06 f: 21 887 61 04

2ª a sábado das 10h às 19h

O Matemático

Tem-me faltado a inspiração! Por sorteio do destino e pela vontade da Marinha, vejo-me, novamente, nos bancos da escola a lutar com equações matemáticas e teorias geopolíticas que marcaram tempos idos, de permeio com estratégias para influenciar tempos modernos. Ora, tanta e tão nova informação, torna difícil a escrita sobre os simples temas a que, sem grande mérito, dedico os meus rabiscos...

Na verdade, regredi. Sinto-me novamente nos bancos da escola. Lembrei-me dos longos anos de estudo, que já carrego. Nunca me achei particularmente inteligente. Também nunca achei que o nosso sistema de ensino fosse especialmente adequado. Fiz, aliás, uma carreira académica com altos e baixos, em que a paixão por certos assuntos me levava ao 18, entrecortada por outros, em que em notas medianas foram o resultado de muitos dias de trabalho. Fui algumas vezes ultrapassado por outros, que sabia, terem trabalhado menos. Essa frustração, acredito hoje, faz parte do crescimento.

De forma incompreensível, parece ser a mente que determina, sem nos perguntar, quais vão ser as nossas capacidades e incapacidades, os nossos dons, as nossas artes. Em muitos casos, determina de tal forma a nossa existência, que cria um mundo próprio, só dela.

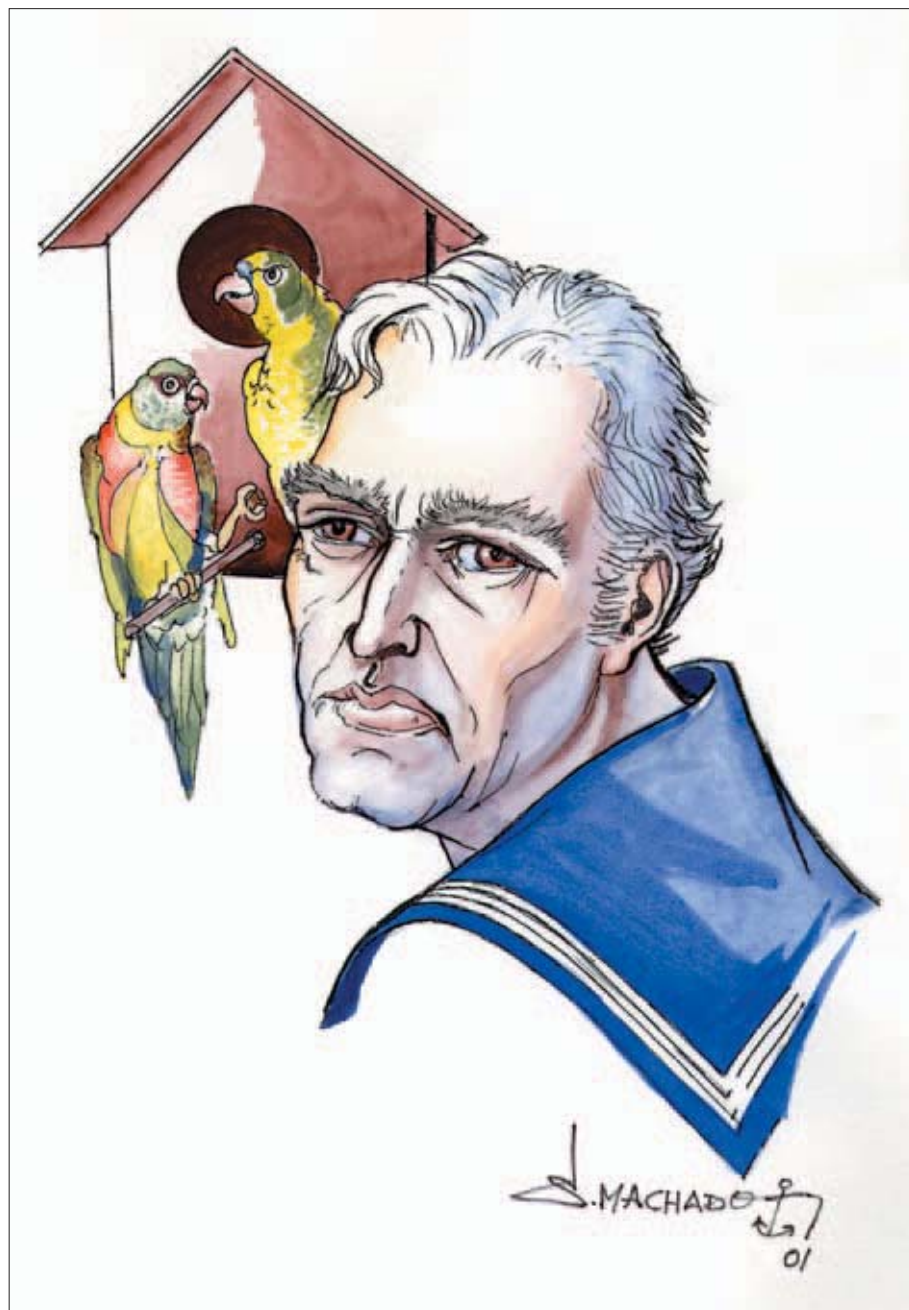
Assim, nesta noite de inacessíveis fórmulas matemáticas de rectas e curvas, em que se tenta modelar realidades, projectar futuros, organizar a vida, recordei um marinheiro que conheci numa unidade em terra, onde estive bastante tempo. Este marinheiro tinha uma capacidade especial, que a mim, já incapaz de controlar os trocos do café no dia a dia, impressionava muito. Era capaz de somar, rapidamente e com precisão, contas com múltiplos algarismos. Conseguia ainda dizer, em breves segundos, o dia da semana a que pertencia determinado dia, de um dado mês, de um qualquer ano, no passado. Parecia há primeira vista, como hoje é moda dizer, um *sobredotado*.

Contudo, eu como médico da unidade, sabia a verdade. O *Matemático* frequentava a consulta de Psiquiatria e fazia, no Serviço de Saúde, uma injeção mensal, para controlar as vozes, que ocasionalmente surgiam dentro de si – era esquizofrénico – rezava o rótulo da velha e encarquilhada nota de alta hospitalar, do único internamento a que tinha sido submetido.

Baixo e atarracado, com uma lentidão exagerada nos movimentos, fruto dos muitos anos sob medicamentos psicoactivos, apresentava-se precocemente gasto, para a idade de homem jovem. Achavam-no estranho e faziam dele uma espécie de

camente: *foi segunda – feira!*

Não ficava ofendido com tanta pergunta idiota. Não havia porquê, nem este interesse contínuo dos outros era fonte de sofrimento. O que o impressionava eram as vozes que só ele parecia ouvir, trazendo-lhe men-



atração de circo, propondo-lhe desafios aritméticos próprios de um computador, a que ele respondia com solicitude e destreza.

-O Matemático, que dia da semana foi 28 de Dezembro de 1992?

Pensava um pouco e respondia mecâni-

sagens de um outro mundo, que mais ninguém podia ver ou sentir. E mesmo essas, só lhe traziam sofrimento quando se apercebia que ninguém, à sua volta, ouvia as mesmas vozes...

Era, apesar de tudo, estimado pela maioria.

Fazia trabalhos administrativos, rotineiros e fastidiosos, com uma precisão científica, que outros não conseguiam igualar, mantendo-se no serviço activo.

Provavelmente de tanto lutar com os fantasmas que o perseguiram, fazia uma vida solitária de asilante. Não se lhe conheciam grandes amizades, excepto um par de periquitos grandes, que são conhecidos, entre os anglosaxónicos, por *Love Birds*, pois traçam uma união para a vida – de aparência harmoniosa, mesmo em cativeiro. Transportava os seus amigos alados para todo o lado e parecia falar-lhes, sempre que os outros se afastavam. Imaginei, na época, que talvez as aves tenham capacidades especiais, que lhes permitam atravessar o limiar da compreensão de outros mundos, outras dimensões, outras realidades, como aquela do brilhante *Matemático*.

Acontece, que eu também tenho grande interesse por aves e admirava a dedicação com que ele as presenteava. Fazia-lhe perguntas sobre os seus pássaros, a que ele respondia com sorrisos vagos. Nem assim era fácil chegar perto dele, isolado numa existência diferente.

Ocorreu-me então, que a mente deve estar em equilíbrio perfeito. Se fornece muito de uma categoria, forçosamente terá que

diminuir noutra. Talvez nalgumas mentes, com determinadas combinações, com extraordinárias potencialidades de um tipo específico, ficasse menos capacidade para compreender um mundo como o nosso – cheio de entidades malévolas como o são a inveja, a ganância, a insensatez, o conflito e a maior inaceitabilidade de todas – a morte. Talvez, só talvez, essas pessoas, por um caminho que não escolheram, sejam forçadas a encontrar uma realidade em que as referências sejam outras, em que o medo não exista, em que a pena não seja rainha e em que o ser, e o sentir sejam diferentes...

Sei, isso sim, em favor da minha teoria, que muitas vezes procurei vozes de um outro mundo, sem dor. Sei também, que procurei dizer a outros, nos piores momentos das suas vidas, que há paz, para além do sofrimento. Mas raramente consegui. Raramente fui suficientemente eloquente, para romper as grilhetas que nos prendem a este mundo tantas vezes mesquinho, mau, incompreensível...

Talvez o *Matemático* saiba, melhor que eu, encontrar a passagem para além do que está errado. Talvez num outro referencial sejamos nós os doentes e ele o ajuizado. Numa existência em que o desenvolvimento da mente aritmética, seja uma marca comum...Nunca o saberei, porque não sei

compreender as suas vozes e os seus sinais, mas agrada-me pensar que algumas incapacidades que sinto, sejam compensadas por capacidades diferentes, a que muitos nunca terão acesso.

Agrada-me, acima de tudo, poder criar um mundo, em que nem sempre o mais forte vença, em que a felicidade seja um atributo dos simples e em que cada um valha pelo que não se vê. Nesse mundo, acredite o leitor, o fracasso pode ser um princípio, o medo é a escada do sucesso e este mede-se pela paixão...

Quem sabe, talvez eu também necessite de uma injeção mensal, para me libertar do incompreensível que me atormenta, de forma recorrente, o espírito?

Todos somos diferentes e cada um em maior ou menor grau, procura arranjar o seu próprio mundo. A mim parece-me muitas vezes que é a realidade que nos oferecem que está errada e não os mundos que criamos. Era bom, tenho a certeza, que cada um pudesse mudar o mundo, pelo menos um pouco, no bom sentido. Por isso escrevo, mesmo com muito pouca inspiração, porque nestes castelos imaginários, sem matemáticas e de equações banais, proscritas, compreendo alguma coisa. Perdoe-me o caro leitor! 🇵🇹

Doc.

SAIBAM TODOS

ESCOLA NAVAL

CONCURSO DE ADMISSÃO DE CADETES DA ARMADA - 2001

● Nos termos da Estatuto da Escola Naval, de 4 de Junho a 6 de Julho de 2001, está aberto o concurso para admissão de cadetes para os cursos de licenciatura de ingresso nas seguintes classes de oficiais dos Quadros Permanentes da Armada:

Marinha	40 vagas
Administração Naval	6 vagas
Fuzileiros (1)	2 vagas
Engenheiros Navais -Ramo Mecânica	10 vagas
-Ramo Armas e Electrónica	12 vagas
Médicos Navais (2)	6 vagas

(1) Só para candidatos do sexo masculino.

(2) Inclui a licenciatura em Medicina, na Faculdade de Medicina da Universidade de Lisboa.

Informações

Esclarecimentos e informações complementares podem ser obtidos nos seguintes locais:

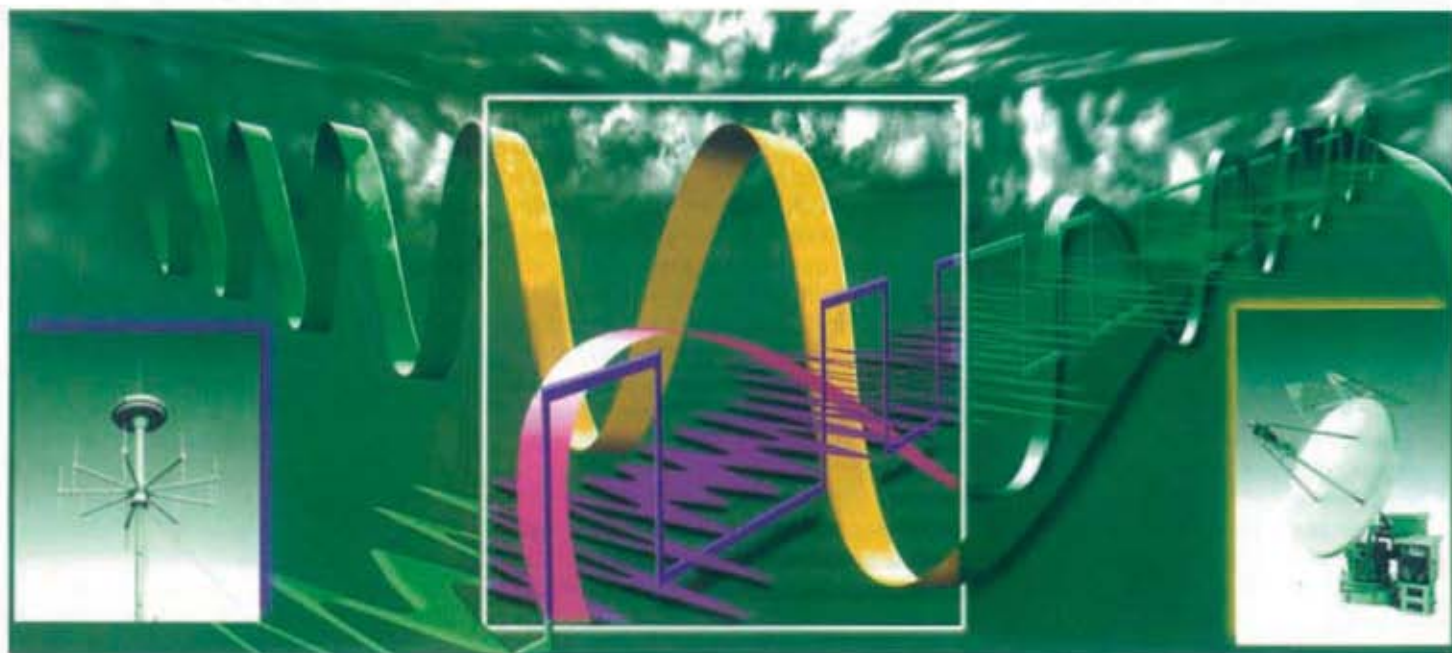
- Secretaria Escolar da Escola Naval – Alfeite-2810-001 Almada
Telef. 212748941, 212747125, 212741682 - FAX. 212754499
- Página na Internet – www.escolanaval.pt



- Endereço E-mail – comando@escolanaval.pt
- Gabinete de Divulgação e Informações da Marinha
Praça do Comércio- Lisboa – Telef. 213429408, 213429439

No Centro de Medicina Naval, situado nas anteriores instalações do Serviço de Saúde da BNL, passaram a funcionar consultas de Clínica Geral para militares na situação de Reserva e Reforma.

Estas consultas são diárias, com início pelas 14.00 horas e com marcação prévia, que pode ser feita, quer directamente no Centro de Medicina Naval, quer através dos telefones 212594548 da P.T. ou pelo 3388 da R.T.P.M.



Signal Intelligence and Electronic Warfare

Solutions for interception, identification and electronic countermeasures

Military forces, the police and government agencies with security-relevant tasks can only be successful if their technical equipment is up to the latest state of the art. Survival in the "digital battlefield" is only possible through the use of flexible technology. You simply have to be the fastest and "smartest" to intercept and evaluate the multitude of signals and information to be successful in the age of information warfare.

"SIGINT goes digital" is the trend. All instruments and systems from Rohde & Schwarz are completely in line with this trend through the massive use of extremely fast data and signal processors for digital signal processing



and the use of intelligent modular hardware and software.

We assist you in solving your complex tasks by providing all-inclusive solutions for searching, detecting, analyzing and jamming all communication signals from HF to SHF as well as non-com signals. And that for any type of modulation and transmission method. Whether voice, fax or data, analog or digital signals, encryption or LPI methods such as frequency hopping or spread spectrum technique – we have the optimum solution for you in store. Would you like to know more?

Just turn over and convince yourself.



TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, S.A.

Rua General Ferreira Martins, nº 6 - 2 B - 1495-137 Algés * Tel: 21 4123590 Fax: 21 4123600
E-Mail: telerus@mail.telepac.pt

JOQUEMOS O BRIDGE

(Problema nº 33)

Tente primeiro resolver a 2 mãos tapando E-W

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
V	9	3	D
10	8		10
8			7
7			6
5			5

Oeste (W):

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

Este (E):

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

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
A	R	A	R
D	2	D	9
9		2	4
4			
3			

Todos vulneráveis S joga 4♠ após abertura de 1♥ por E. Como deve S jogar para cumprir o seu contrato, com saída de W a ♥3?

(Solução neste número)

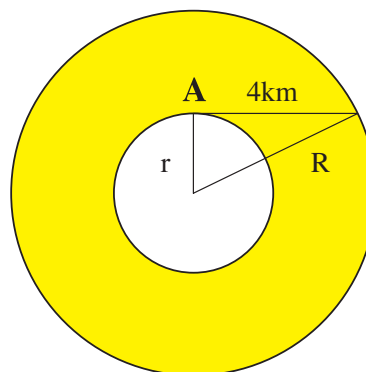
SOLUÇÕES PROBLEMA Nº 33

A questão deste jogo é apenas a linha de segurança que deve ser seguida pelo carteador, para que não jogue ao sabor da sorte e depois de cabidar dizer que estava tudo mal e por isso teve azar. Estando à mesa e depois de ver o morto pode cair na tentação de fazer a passagem a ♠R, face à abertura de E, e acertando até pode dar dois ♣. Se ♠R estiver mal, como até está, lá terá que acertar o ♣V. Enfim, será o tal carteio do acerta ou não e da sorte e do azar. Para ultrapassar essa "angústia" faça um plano de jogo que só não será a 100% se os trunfos estiverem 3-0, mas aí pode dizer sempre que jogou tecnicamente correcto. Vejamos: E faz ♥A e joga outra ♥ que S ganha de R; joga ♦A e ♦ que corta, vem à mão com ♠A e corta o último ♦, eliminando este naipe; joga ♠ para o R que será feito por W ou E, mas que ficarão sem defesa para evitar que só dê um ♣, jogando o naipe ou corta e balda. Com os trunfos 3-0 terá então de tentar, como último recurso, acertar ♣V, mas mesmo que falhe jogou bem.

Nunes Marques
CALMAN

SOLUÇÃO

DO PROBLEMA PUBLICADO NO Nº 342-MAIO



A área da coroa circular é:

$$A = \pi R^2 - \pi r^2 = \pi (R^2 - r^2)$$

Recorrendo ao velho teorema de Pitágoras:

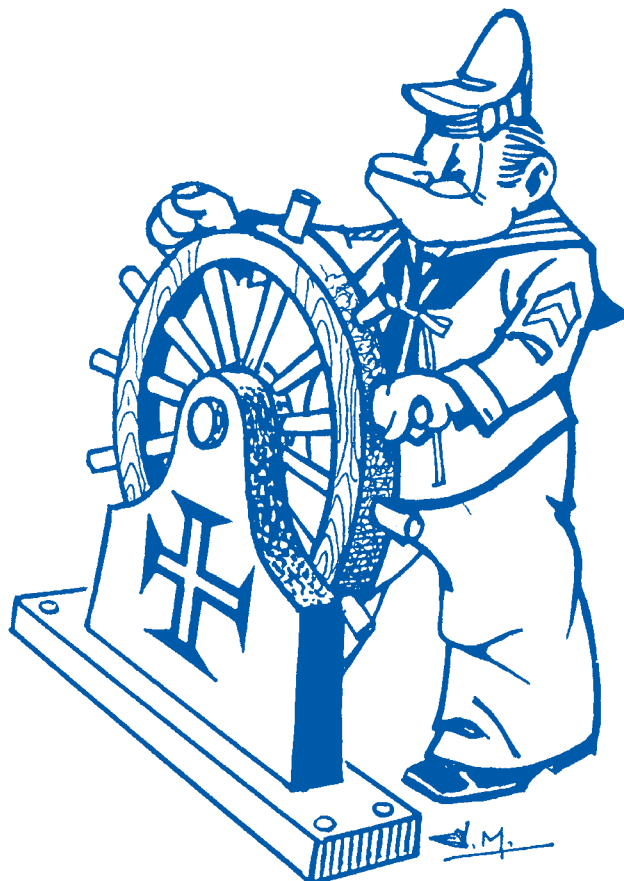
$$R^2 = r^2 + 4^2 \text{ ou seja } R^2 - r^2 = 4^2,$$

Que substituído na expressão que nos dá a área da coroa circular conduz a:

$$A = \pi 4^2 = 50.27 \text{ km}^2$$

O que quer dizer que a área é sempre a mesma quaisquer que sejam os valores dos raios escolhidos para as circunferências.

A. Estácio dos Reis



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

● CMG MN José Filipe Araújo Moreira Braga, Presidente da Junta e Recrutamento e Selecção, em substituição do CMG Fernando Sotto-Mayor Coelho de Sousa ● CMG Roberto Figueiredo Robles, Chefe da Repartição de Recrutamento e Selecção, em substituição do CFR José Pereira de Moura ● CFR MN Jorge Manuel Pinto do Nascimento, Presidente substituto da Junta de Recrutamento e Selecção, em substituição do CMG MN José Filipe Araújo Moreira Braga ● CFR FZ João Alberto Pires Carmona, Chefe do Estado-Maior do Comando do Corpo de Fuzileiros, em substituição do CFR FZ Armando Júlio Lopes Serra ● 1TEN José Manuel Moreira Pinto, Comandante do N.R.P. "Auriga", em substituição do 1TEN Diogo Falcão Trigos Vieira Branco ● 1TEN Pedro Manuel Mendonça das Neves, Comandante do N.R.P. "Pégaso" ● 1TEN António Mateus Anjinho Mourinha, Comandante do N.R.P. "Orion" ● 1TEN Victor Jorge da Conceição Dias, Comandante do N.R.P. "Sagitário".

EXONERAÇÕES

● 2TEN Rui Manuel Pinto de Almeida exonerado do cargo de Comandante do N.R.P. "Albatroz" ● 2TEN Francisco Moisés Soares de Almeida exonerado do cargo de Comandante do N.R.P. "Açor".

REFORMA

● CMG António Luciano de Sá Homem de Gouveia ● CMG António Alexandre Welti Duque Martinho ● CTEN António Manoel de Oliveira Bento ● 1TEN Manuel Agostinho Valadas Branco ● SMOR José Agostinho de Sousa Jorge ● SMOR Américo Inocêncio Bernardes ● SCH José Joaquim do Amaral ● SCH Manuel Joaquim Flores Ratão ● SCH Eliseu Manuel Ramos Rosa ● SAJ Joaquim Salvado Velez ● SAJ José Gomes Pinto ● 1SAR Manuel Joaquim dos Santos Fernandes ● CAB Joaquim António Mendes Gonçalves.

FALECIMENTO

● VALM REF Abílio Freire da Cruz Júnior ● CMG REF Afonso Manuel Machado de Sousa ● CMG REF José Luís Ferreira Lamas ● CTEN Fernando Silva Barroso ● SMOR FZ REF José Manuel Caetano Gomes ● SAJ O REF Mário Alfredo Frade Anselmo ● SAJ V REF Valentim Alves Amêndoa ● SAJ TR REF Aníbal Lourenço da Silva ● 1SAR M REF Joaquim Martins ● CAB CM REF António Gonçalves da Encarnação ● CAB CM REF António Luís Gomes ● CAB CM REF Manuel Martins Vilaça ● CAB E REF José Ferreira da Rocha ● CAB FZ Domingos Manuel Mendes Marujo ● 2GR FZ RC Ricardo Jorge Sarmento Pereira ● CAB da Ponte - António Vaz ● Faroleiro de 3.ª CL João Luís Pereira Machado.

RECTIFICAÇÃO

- Por lapso, no número 342 da Revista (Maio 2001), não foi referido que a notícia publicada na página 26, sobre a exposição fotográfica "NAVIOS DA PESCA DO BACA-LHAU", é da autoria de José Ferreira dos Santos, Capitão da Marinha Mercante, promotor da exposição.
- No artigo intitulado "Novas Lanchas de Fiscalização Rápidas" "Orion", "Pégaso" e "Sagitário", publicado na edição de Maio nº 342, foi mencionado a lancha "Orion", cuja grafia está incorrecta devendo ler-se "Orion".

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

28. A TAPEÇARIA DE PORTALEGRE DA ESCOLA NAVAL

O CONCÍLIO DOS DEUSES

A tapeçaria existente no gabinete do Comandante da Escola Naval, obra da Manufatura de Tapeçarias de Portalegre, segundo cartão do pintor portalegrense João Tavares (1908/1984), foi inspirada no episódio do Concílio dos Deuses Marinhos narrado no Canto VI de “Os Lusíadas”.

Baco, despeitado por no Concílio dos Deuses (Canto I) ter sido vencida a sua oposição à viagem dos Portugueses, desce ao fundo dos mares, ao próprio palácio de Neptuno, onde instiga os Deuses Marinhos a oporem-se violentamente ao prosseguimento da frota gâmica.

Sob um fundo azul escuro, a tapeçaria de 2,58x3,40 m é dominada pelas figuras de Neptuno e Baco, perfeitamente identificáveis pelos seus atributos.

As três figuras femininas poderão corresponder a Thétis, filha do Céu e da Terra, esposa de Oceano. Anfitrite, cavalgando o Delfim que a aconselhou a entregar-se a Neptuno. E no canto inferior direito, Ino e seu filho, fugidos à loucura de Atamante e convertidos em deuses por Neptuno. A figura com tronco de homem e corpo de peixe será porventura Glauco, ou Tritão, ambos igualmente referidos por Camões no mesmo episódio.

Estilizados, completam o desenho vários animais marinhos: peixes, anêmonas, corais, estrelas do mar, conchas e os cavalos marinhos do “carro” de Neptuno.

No canto superior esquerdo as três naus da Armada prosseguem, enquadradas por ondas.

Em listel serpentino, partindo da nau do canto superior esquerdo e terminando no braço direito de Baco, os primeiros versos da estância 38 do Canto VI:

“Enquanto este conselho se fazia / No fundo aquoso, a leda, lassa frota / Com o vento sossegado prosseguia, / Pelo tranquilo mar, a longa rota”.

Baco sustenta na mão direita umas folhas onde se lê: “E vós, Deuses do Mar...”, princípio da Est. 28 do mesmo canto.

A assinatura do pintor e a data figuram no canto inferior direito: “João Tavares – 1953”.

O monograma da Manufatura – M.T.P. – aparece no centro de uma anêmona no canto inferior esquerdo.

A Manufatura de Tapeçarias de Portalegre deve-se por um lado à criatividade de Manuel do Carmo Peixeiro (1893 – 1964), engenheiro têxtil, inventor do ponto de nó da tapeçaria de Portalegre (inspirado em nó de pescador e único no mundo), e por outro à iniciativa e persistência de Guy Roseta Fino, industrial de lanifícios, que acreditou ser possível, contra o cepticismo geral, o aparecimento de raiz duma Arte com pouca tradição em Portugal.

Nos primeiros passos da Manufatura três pintores tiveram um papel fundamental: Guilherme Camarinha, já com alguma experiência de cartonista adquirida em França, João Tavares e Renato Torres, ambos na altura radicados em Portalegre, o primeiro professor do Liceu local, aquarelista de mérito, o segundo igualmente professor de desenho na Escola Industrial.

Cabem a João Tavares os cartões das cinco primeiras tapeçarias executadas, ainda de modestas dimensões, a primeira das quais “Diana” datando de 1947.

Guy Fino prossegue incansável a sua obra de divulgação da Tapeçaria de Portalegre, conseguindo a colaboração de alguns nomes de relevo no panorama artístico nacional e em 1949, na Exposição Geral de Artes Plásticas, na S.N.B.A., em Lisboa estiveram patentes três tapeçarias da Manufatura: “Pescador” de Maria Keil, “Bela Aurora” de Júlio Pomar e “Vaca” de Lima de Freitas, como que constituindo a apresentação pública da Manufatura de Tapeçarias de Portalegre.

Em 1952 são encomendadas pela Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal, duas tapeçarias de grandes dimensões a partir de cartões de Guilherme Camarinha: “A Descoberta da Madeira” e “Funchal Porto Atlântico”.

Ambas foram expostas no Museu de Arte Antiga, aproveitando a coexistência duma mostra de tapeçaria francesa.

A comparação da multissecular e prestigiada tapeçaria francesa com a jovem e incipiente congénere portalegrense saldou-se por um êxito rotundo e reconhecimento geral de qualidade.

É a partir de então que o mercado institucional aparece e as encomendas sucedem-se. Uma destas encomendas é a da Escola Naval.

Actualmente a Manufatura de Tapeçarias de Portalegre tem renome internacional e as suas obras distribuem-se por todos os continentes, associando a cidade do Alto Alentejo à assinatura de Artistas de craveira mundial.

O “Concílio dos Deuses” é uma obra de arte única, assinada pelo mesmo artista que a história regista como autor da primeira tapeçaria saída dos teares portalegrenses.

Vem referida e fotografada nos “50 Anos da Tapeçaria em Portugal”, edição da Fundação Calouste Gulbenkian de 1996, curiosamente com a legenda trocada...

O seu valor acrescido à particularidade de ser das primeiras Tapeçarias de Portalegre e única existente na Marinha torna-a uma peça importante do Património Cultural da Marinha.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

28. A TAPEÇARIA DE PORTALEGRE DA ESCOLA NAVAL



REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 344 • ANO XXXI

JULHO 2001 • MENSAL • 250\$00 / € 1,25



Comandante Sousa Machado
Comendador de Santiago da Espada

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



As viagens de instrução a bordo dos navios da Armada, para além da sua finalidade de formação técnico-naval dos futuros oficiais, têm também como objectivo missões de representação nacional e de embaixada junto das comunidades portuguesas além-mar. A “Sagres”, a antiga e a actual, são bem o paradigma dessas honrosas missões, registando-se *na foto superior* o primeiro N.E. “Sagres”, barca de três mastros de convés corrido, a navegar a todo o pano, e *na foto inferior* uma recepção no Hotel Waldorf-Astoria de Nova Iorque em 1948, em honra da sua guarnição e dos alunos cadetes da Escola Naval então embarcados.



Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 344 • Ano XXXI

Julho 2001

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

CFR 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: 250\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343



Foto de:
Júlio Tito

ANUNCIANTES:
OGFE - Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento;
TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, S.A.

SUMÁRIO

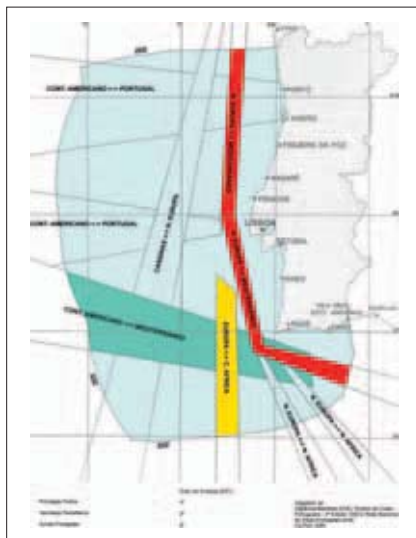
5

O Comandante Sousa Machado foi agraciado com a Comenda da Ordem de Santiago da Espada.



O treino das unidades navais: exercícios CONTEX / PHIBEX 01 e SWORDFISH 2001.

12



14

A importância dos esquemas de separação de tráfego na costa portuguesa.



Luís Guimarães Lobato – Uma vida consagrada à vela.

17

FOTOGRAFIAS ANTIGAS INÉDITAS OU CURIOSAS	2
EDITORIAL	4
OS FUZILEIROS NA OPERAÇÃO DA NATO DE APOIO À PAZ NA BÓSNIA – HERZEGOVINA	9
A MARINHA DE D. MANUEL (16)	16
CRÓNICA DE TIMOR	20
ECOS DO DIA DA MARINHA	24
RECORDAÇÕES	26
ESCOLA NAVAL	27
NOTÍCIAS	28
HISTÓRIAS DA BOTICA (10)	30
CONVÍVIOS / QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / SAIBAM TODOS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA

Trinta anos da Revista da Armada

Não se pode abordar o 30º aniversário da Revista da Armada sem evocar o despacho ministerial nº 55 de 30 de Abril de 1971 onde esse homem notável que foi o Almirante Manuel Pereira Crespo definia o que pretendia.

- Iniciar em meados desse ano a publicação de um jornal – “Revista da Armada” “que possa ser lido com agrado pelos nossos oficiais, sargentos e praças”.

- “Esse jornal poderá contribuir para fortalecer o espírito de corpo que sempre caracterizou a nossa Marinha e ao qual estão ligadas as virtudes e as tradições navais”.

- E designa para Director o Comodoro Malheiro do Vale e para o Corpo Redaccional os Comandantes Sousa Machado, Soares Cabeçadas (Capelão), Oliveira Lemos, Cháquere Gonçalves da Cunha, Smith Elpídio e Caeiro Junça.

Foi assim que arrancou a Revista da Armada que de acordo com o referido despacho fazia sair em Julho de 1971 o seu primeiro número, no qual o Almirante Malheiro do Vale começa a definir melhor a ideia da Revista, a qual “se destina especialmente aos marinheiros, se bem que interesse também a todos os que servem na Armada – oficiais, sargentos e funcionários civis”. E concretizando melhor, afirma, que “deveria cimentar os laços de amizade e camaradagem entre todos os escalões da nossa hierarquia, conversar abertamente sobre todos os nossos problemas, incentivar o amor pela profissão, glorificando os nossos heróis e feitos passados e presentes e ainda que, os que actualmente servem a Armada, se orgulhem do seu passado e com os olhos no futuro trabalhem para a engrandecer”, insiste ainda que “a Revista serviria para instruir, esclarecer, informar e finalmente proporcionar um pouco de distracção aos que tiverem a paciência de a ler”.

Passadas estas três décadas, julgo que a Revista da Armada tem cumprido exemplarmente esta linha de orientação.

É bem verdade, que neste período de tempo mudou muita coisa, processou-se uma renovação nas mentalidades, fruto não só dos novos tempos, mas também de uma nova formação, designadamente a nível das praças.

A Revista foi acompanhando esta evolução, foi-se adaptando, modernizou-se, absorveu as novas tecnologias e tentou tornar-se cada vez mais apelativa, mas os novos tempos não são fáceis e as sucessivas e rápidas transformações da sociedade vão dando à *informação* uma importância cada vez maior.

A Revista ciente desta realidade tem feito um esforço no sentido de veicular essa *informação* em tempo oportuno, para aproveitamento interno e externo e para que a opinião pública compreenda melhor a realidade militar naval.

Também em artigos teóricos e com carácter pedagógico tem-se abordado matéria, algo especializada, que se torna necessário difundir e sempre que possível aumentado a vertente cultural, componente fundamental de uma Marinha que tem acompanhado o País desde a fundação.

Ao mesmo tempo não podemos deixar de manter informados aqueles que pela idade ou qualquer outro motivo foram deixando as fileiras e desejam manter a sua ligação à Marinha que tanto amam.

Pode-se assim afirmar, com alguma ponta de vaidade, que a Revista da Armada com as suas crónicas, ensaios, reportagens, entrevistas, notícias, contos, efemérides, fotografias, passatempos, caricaturas e tudo o mais, constitui hoje com os seus 344 números

uma referência incontornável na História recente da Marinha.

A concluir uma palavra de agradecimento a todos aqueles que graciosamente têm colaborado para o êxito da “Nossa Revista” e votos para que, como preconizou há 30 anos o Almirante Manuel Pereira Crespo, continue a contribuir para o fortalecimento do “Espírito de Corpo” que sempre tem caracterizado a nossa Marinha.



Luís Augusto Roque Martins
CALM EMQ



Comandante Sousa Machado

Comendador de Santiago da Espada

O Comandante Raul de Sousa Machado foi agraciado no passado dia 18 de Maio, pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada em nome do Presidente da República, com a Comenda da Ordem de Santiago da Espada.

A cerimónia realizou-se momentos antes da inauguração no Museu de Marinha – Pavilhão das Galeotas da exposição “Artes Plásticas”, integrada nas Comemorações do Dia da Marinha, da qual o Comandante Sousa Machado foi o principal organizador.

A Revista da Armada (R.A.), não pode, de modo algum, deixar de relatar este acontecimento com o qual muito se congratula, aproveitando o momento para dedicar algumas linhas a este seu ilustre colaborador de sempre, que decidiu entrevistar.

O Comandante Sousa Machado (S.M.) é actualmente Capitão-de-Mar-e-Guerra reformado da Marinha Portuguesa, na qual ingressou em Setembro de 1939, tendo conseguido conciliar sempre a sua vida profissional com uma actividade artística para que se sentia naturalmente vocacionado.

Nascido em Vila Nova de Paiva, em 1921, vive em Lisboa desde a entrada para a Escola Naval, e naturalmente viajou por cerca de metade do mundo, designadamente, Brasil, Estados Unidos da América, Austrália e toda a África, Índia, Macau, Timor e América Central.



O Com. Sousa Machado com a Comenda da Ordem de Santiago da Espada.

O Comandante Sousa Machado possui o curso de especialização em Artilharia, bem como o de Controle Naval de Navegação (NCSO), o Curso Geral Naval de Guerra (CGNG) e o Curso Superior Naval de Guerra (CSNG). Esteve embarcado em longa comissão no NRP “Gonçalves Zarco”, no Extremo-Oriente,

no NRP “S. Brás” e exerceu o comando do contra-torpedeiro “Dão” e do patrulha “S. Nicolau”. Em terra exerceu vários cargos, nomeadamente o de Capitão dos Portos de Cabo Verde, de Comandante da Defesa Marítima da Guiné e de Governador do Distrito do Cuando-Cubango, em Angola.

Em 1986 passou à situação de reserva, tendo sido convocado para prestar serviço efectivo em Novembro de 1988, desempenhando funções na Comissão Cultural da Marinha e de Secretário Geral da Academia de Marinha. Passou à situação de reforma em Outubro de 1990. Da sua folha de serviços constam vários louvores e condecorações nacionais e estrangeiras.

R.A. – Não se pode falar da Revista da Armada sem nos lembrarmos do Comandante Sousa Machado, assim como ao falarmos de si nos lembramos logo da nossa Revista. Como é que a Revista da Armada soube aproveitar a sua “veia artística” como colaborador?

S.M. – Como sabe, eu fui um dos co-fundadores da Revista, creio que exactamente por essa minha “veia”, mas isso foi já amplamente divulgado na edição de Julho de 96 quando se comemorou o 25º aniversário da nossa publicação.

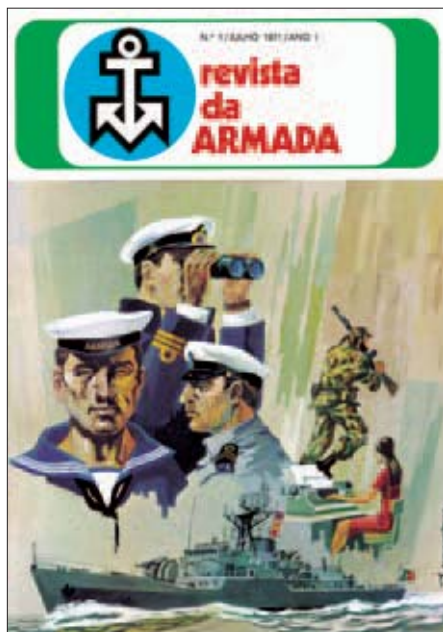
Quiseram as circunstâncias que seja agora o único, ainda vivo, que mantém colaboração desde o primeiro número, há cerca de 30 anos. Escrevi nas secções



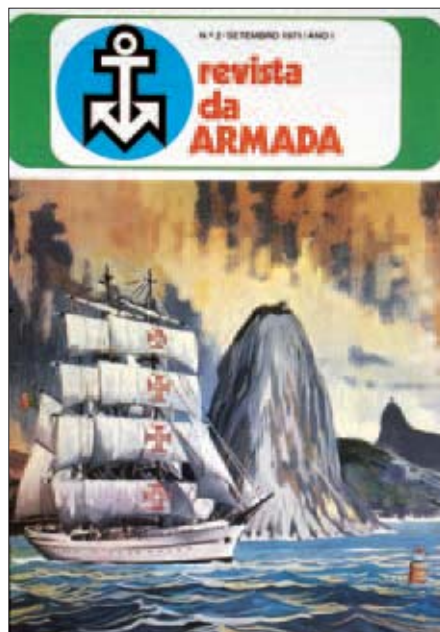
O Com. Sousa Machado a ser entrevistado para a Revista da Armada.



O ALM. Roque Martins oferece ao Com. Sousa Machado uma lembrança em nome da Revista da Armada

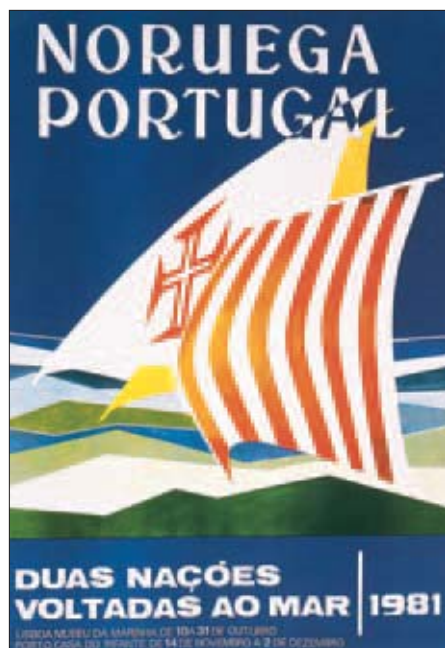


Capas das Revistas da Armada nº 1 e 2.



de “Bibliografia”, “Numismática”, “Filatelia”, assuntos do Ultramar – quando havia – e escrevi histórias e episódios navais, tendo ilustrado também muitos outros contos de outros autores. Colaborei na secção “Quarto de Folga” com algumas anedotas navais. Além disso também escrevi e ilustrei alguns manuais escolares, quando professor na Escola de Artilharia Naval, e na Escola Naval, usando aliás da minha facilidade de desenhar para desenho didático durante as aulas, inclusivamente nos liceus onde também ensinei ocasionalmente, sobretudo no Ultramar (Cabo Verde e Guiné / 5 anos).

Escrevi também para a Editorial Verbo (para a qual fiz várias traduções) dois livros sobre pilotagem de aviões igualmente ilustrados, claro, fruto do curso de P.P.A. que tirei.



Cartaz comemorativo.

R.A. – Uma das suas características é a segurança do traço que, designadamente nas diversas ilustrações que executou, o individualizam entre os artistas e o tornam muito conhecido, principalmente no meio naval.

Como foi conseguida essa segurança que o identifica tão bem?

S.M. – Duma maneira muito simples. Sabe que quando a maçã caiu da árvore e o Newton descobriu a gravidade também lhe fizeram uma pergunta semelhante. *Pensando muito nisso*, respondeu ele. E eu, ao desenhar, com o tempo, aos cinco anos já desenhava, comecei a fazer tantos e tantos desenhos que fui aperfeiçoando o traço e então a pessoa habituava-se a ver os pormenores dos desenhos que consegue executar e com o decorrer do tempo vai ganhando perfeição.

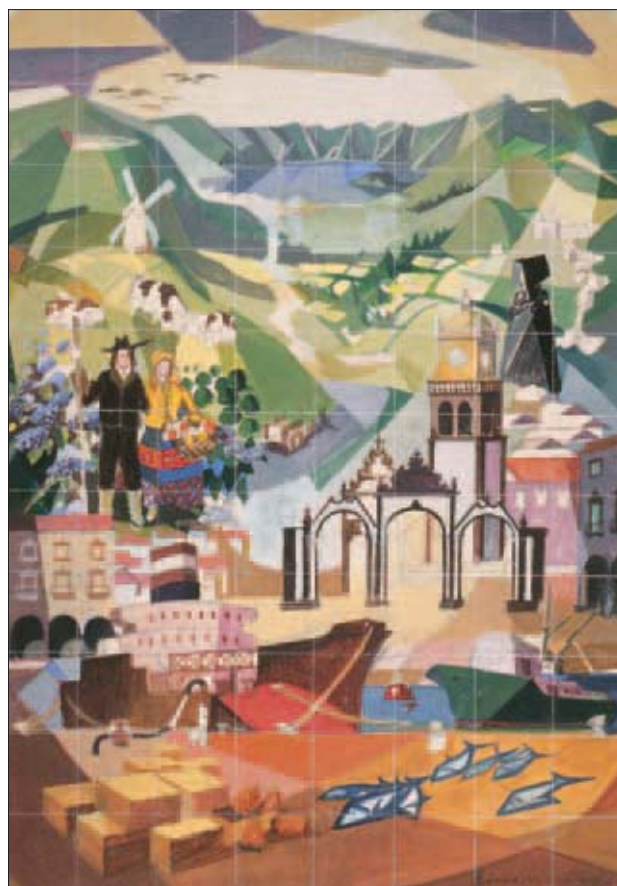
R.A. – Como nasceu em si o gosto pela pintura e que trabalhos importantes executou?

S.M. – Como nasceu, não sei. Sempre me senti atraído pela representação gráfica, por exemplo, de temas escolares. Sem outro curso que não fosse o liceal.

Em termos de pintura mais avançada, e abstraindo de conversas ocasionais com

pintores, como Martins Barata, com quem privei, já na Marinha, e sob cujo convite e orientação pinte, 2 anos seguidos, postais de Boas Festas para os CTT, esses contactos e outros, como Frederico Ayres, por exemplo, em Lourenço Marques, fui sempre autodidacta, devorando muitos livros e praticando ou experimentando continuamente em modalidades como a aguarela, o guacho e acrílico, o óleo, gravura de água-forte, pastel, linóleo, a lápis e à pena, modalidades pelas quais me reparti como ilustrador de revistas, e jornais, quase sempre no campo de assuntos navais. Fui membro da Sociedade Nacional de Belas Artes, onde expus, bem como noutros locais, particularmente no Clube Militar Naval, e nas exposições regulares mais recentes, designadas “Os Militares e a Arte”, que ocorreram por vários anos, patrocinadas pelo EMGFA e levadas a diversas cidades do território nacional.

Pintei alguns painéis de azulejos, designadamente um para a POLNATO dos Açores, dois para os edifícios das delegações Marítimas de Mira e Póvoa do Varzim, dois para o refeitório da Escola



Painel de azulejos na POLNATO – Açores.

Naval (perdidos em incêndio há poucos anos).

Pintei ainda alguns retratos de navegadores para o antigo Corpo de Marinheiros, o retrato do Marquês de Niza para o Comando da Escola Naval, o retrato de Pêro Escobar para a fragata do mesmo nome, bem como outros retratos para entidades exteriores à Marinha como,



Busto de Henrique Maufroy Seixas - Casa Seixas - Cascais.



Painel em relevo – Hall de entrada do Museu Marítimo de Macau.

por exemplo, o do general Humberto Delgado, filmado para a televisão alemã.

R.A. – Pintou mais para a Marinha ou para fora da Marinha?

S.M. – Essencialmente para a Marinha, e temas da Marinha. Aprofundei estudos sobre a evolução do navio no geral, tendo produzido para a Comissão dos Descobrimentos quinze painéis que percorreram as escolas do país numa exposição didáctica e itinerante. Também aprofundei estudos sobre a construção dos navios que fizeram as grandes viagens dos Descobrimentos, e se encontram já reproduzidos em diversos materiais – aquarela, desenho, óleo, acrílico – e mesmo em reproduções litográficas. Quando da oferta da Escola Naval Portuguesa de um painel de azulejos, que deveria ter como motivo o quadro “Adoração dos Magos”, à Escola Naval do Brasil, dei a minha assessoria artística à Cerâmica Constância, que produziu o painel, sendo também eu o autor do cartão, isto é da interpretação do citado quadro e moldura cerâmica ilustrada.

R.A. – O Comandante diz de si próprio ser um “escultor nas horas vagas”. Apesar dessa sua definição relate-nos alguns dos seus principais trabalhos nesse campo.

S.M. – Esse dito das horas vagas é porque tenho feito todos os meus trabalhos de pintura ou de escultura sem prejuízo do serviço a que a profissão obriga. Neste campo artístico, bem mais diferente, da escultura, fiz diversos trabalhos quase sempre por encomenda, destacando-se a imagem de Santa Bárbara oferecida à Escola de Artilharia Naval, o busto de Henrique Maufroy de Seixas, que se encontra na sala de estar da Casa Seixas, em Cascais, o busto da Rainha D. Amélia

para o Edifício dos Socorros a Náufragos, escultura de um medalhão retratando o Tenente-General Bartholomeu da Costa, construtor do Dique do Arsenal, para o pequeno monumento na parada do Edifício da Marinha. No Ultramar executei o busto e concebi o monumento a Honório Barreto para a Praça da sua terra natal (Cacheu) na Guiné; executei um grande painel em relevo (6X3 metros) para o hall de entrada do Museu Marítimo de Macau e ainda outro grande painel para representar as navegações que entravam e saíam do Porto de Macau com destino para todo o Mundo, o qual

figura no Museu Histórico de Macau. Mais recentemente executei diversas peças integradas na obra de recuperação da fragata “D. Fernando II e Glória”; o busto do Almirante Pereira Crespo inaugurado em 24 de Fevereiro de 2000 numa rua de Cascais, e também o monumento constituído por uma estátua em bronze dos Condes de Barcelona inaugurado em 12 de Setembro de 2000, aquando da visita oficial dos Reis de Espanha a Portugal.

R.A. – Também no campo da medalhística realizou muitos trabalhos. Querá realçar de modo particular alguns deles?

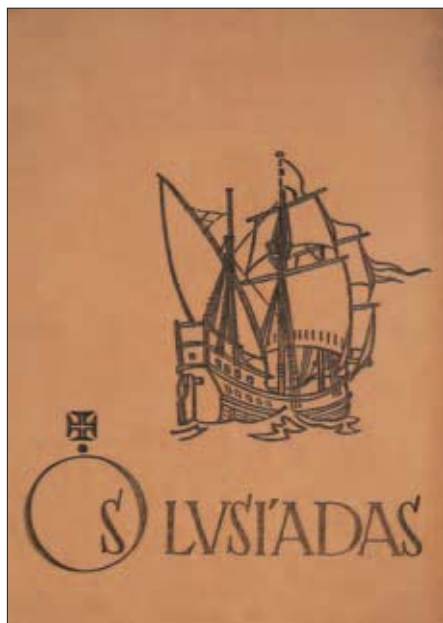
S.M. – A Medalhística foi também uma das modalidades para que fui solicitado, e hoje conto com medalhas em inúmeras colecções particulares e oficiais, talvez mais de duas centenas de originais, e na maior parte, naturalmente com motivos marítimos. A Marinha Grega e a Marinha Turca encomendaram-me medalhas das fragatas “Meko”, depois de ter feito as primeiras três para as nossas fragatas da mesma classe. Colaborei regularmente, durante mais de dez anos (e ainda hoje) com a Casa da Moeda, tendo esculpido diversas moedas especialmente relacionadas com os Descobrimentos Marítimos, e dando assessoria na vertente náutica.

É de minha autoria a moeda comemorativa da reconstrução da Fragata “D. Fernando II e Glória”, que foi boa fonte de rendimento para as despesas da recuperação do navio.

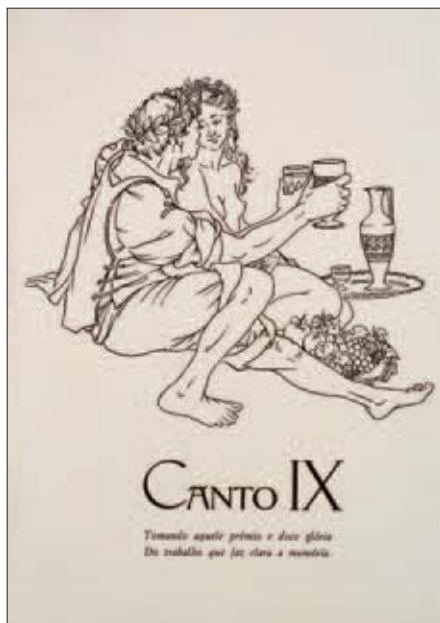
Obtive alguns prémios dos quais destaco uma medalha em concurso para a TAP (Transportadora Aérea Portuguesa), que consistiu de uma viagem à minha escola.



Moeda comemorativa da reconstrução da Fragata “D. Fernando II e Glória”.



Ilustrações da Capa e do Canto IX dos Lusíadas da edição do Ministério da Marinha de 1972.



R.A. – Diga-nos onde tem expostas obras suas e se também se dedicou a outros estudos ligados ao mar.

S.M. – Existem obras minhas em alguns museus, designadamente no Museu de Marinha de Lisboa, Museu Marítimo de Macau, Museu José Malhoa, nas Caldas da Rainha, Museu Histórico de Macau, messe

de Marinha em Cascais, Direcção do Serviço de Socorros a Náuticos, em Paço de Arcos. Descobri um dia, uma medalha minha na colecção do falecido Presidente Kubitschek, em Brasília.

Ilustrei também, a pedido do então ministro da Marinha, almirante Pereira Crespo, uma edição especial de “Os Lusíadas”.



- Reparaste na maneira insistente como aquele marinheiro olhou para nós?

Anedota publicada no nº 298 da R.A.

Tenho-me dedicado nos últimos dez ou quinze anos a estudos de arqueologia Naval, particularmente sobre os navios dos Descobrimentos, juntando aqui os conhecimentos da vida do mar, que sempre vivi, com os objectivos dos descobridores, que pude imaginar.

R.A. – Se quiséssemos publicar toda a sua obra o Sr Comandante conseguiria lembrar-se de tudo?

S.M. – Lembrar-me de tudo talvez não, mas de grande parte sim. Também a minha pessoa é de “arte pequena”, porque a condecoração agora recebida é mais pela arte numérica do que qualitativa. Tenho consciência de que não sou um artista com A grande, mas um desenhador. Talvez tenha sido merecida só por isso, e não por ser um grande artista. De tudo o que fiz tenho uma ideia completa e talvez conseguisse reunir parte das minhas obras e gostava sim que isso fosse publicado como recordação para a minha família.

R.A. – O Sr. Comandante tem consciência da dificuldade que vai haver na passagem do testemunho?

S.M. – Ora bem, eu tenho feito uma data de inquirições, quando vejo alguém novo a desenhar, chamo-o sempre, incentivando-o a fazer coisas para a R.A., mas depois todos dizem querer, mas ninguém aparece.

R.A. – O Sr Comandante traz-nos algum desenho que queira deixar na Revista?

S.M.- Sim, trouxe um desenho do Cabo Pézinhos, dedicado à Revista, fazendo publicidade à R.A..



Os Fuzileiros na Operação da NATO de Apoio à Paz na Bósnia-Herzegovina

O Sistema de Informações da Reserva Operacional da SFOR (Conclusão)

"Actualmente o conceito de segurança tem de ser encarado de uma forma mais global do que nos tempos em que havia uma ameaça claramente definida. Hoje a ameaça exprime-se em termos de riscos múltiplos e mais difíceis de identificar"

Manfred Worner

EXPERIÊNCIAS E ENSINAMENTOS

Recolha e obtenção de informação no aprontamento

A recolha e obtenção de informação foi garantida junto de várias entidades da estrutura do Exército, através de conhecimentos pessoais e revelaram-se importantes para o desempenho da MISSÃO, nomeadamente – estudos tácticos, "briefings", guia prático da BiH e chave de interpretação regional, cartas do Teatro de Operações em papel e formato digital.

Não tendo sido realizado, considerava-se fundamental, nesta fase da missão, efectuar um reconhecimento ao Teatro de Operações (na área de Informações), pois não estavam disponíveis os elementos necessários à avaliação da situação, pelo facto de a OPRES ter como área de intervenção todo o Teatro de Operações; aliás reconhecendo a sua importância a Força que substituiu o AgrConj ALFA, efectuou esse reconhecimento. Para além disso, a unidade teve alguma dificuldade em receber os Relatórios Periódicos de Informação que permitissem o acompanhamento e avaliação da situação.

Centro de Dados Operacionais – CENDOP

É um órgão na dependência do Comando Naval (CN) e integrado no Centro de Guerra Electrónica (CENGE), cujas competências estão definidas superiormente (1) e que entre outras deve "... Assegurar o apoio e base de dados de imagem para navios, helicópteros e unidades de Fuzileiros ..."

Assim, ao ser atribuída uma missão e sendo constituída uma Força de Fuzileiros, o CN terá condições para disponibilizar tempestivamente a informação adequada.



Fig. 1 – Características da área de operações.

Análise da informação obtida

Relativamente às características da área de operações as informações existentes eram suficientes, o mesmo não aconteceu quanto ao conhecimento das entidades, da situação política e social.

Programa "Arcview" e PC portáteis

Adquiridos, ainda antes do aprontamento, verificou-se na prática que quer o equipamento quer o programa foram, sem dúvida, uma mais valia nesta fase de empenhamento operacional dos Fuzileiros.

Aquele programa é fundamental para a leitura e tratamento de carta digitais. No entanto é importante dar alguma formação nesta área. No nosso caso foi possível alguma aprendizagem na utilização do programa, através de contactos informais com o Instituto Geográfico do Exército (IGEO).

Avaliação da ameaça e riscos

A ameaça geral à SFOR é avaliada como BAIXA, tendo-se assistido nos últimos dois anos a um progresso significativo na implementação dos aspectos militares dos Acordos de DAYTON (General Framework Peace Agreement-GFAP).

Confirmaram-se entretanto os riscos identificados na análise da Situação de Informações (2), que foi elaborada com base na avaliação da ameaça e riscos, efectuada pelo escalão superior, designadamente:

- A influência das características da área

de operações sobre o cumprimento da missão (Fig 1);

- Quanto à capacidade militar das Entidades (verificou-se que embora tenham meios e capacidade para desencadear acções ofensivas, não existia qualquer intenção de o fazerem; os riscos advinham de acções armadas de indivíduos ou pequenos grupos descontrolados ou de acções de protesto da população civil conduzidas sob orientação de autoridades locais);



Fig. 2 – Situação de minas.

- O risco provocado pelas minas (mantinha-se como risco real à Força e à criação de um ambiente favorável à estabilidade social, dificultando o regresso dos refugiados/deslocados às suas regiões de origem (Fig 2);

- A espionagem (continuava a ser uma das principais preocupações da SFOR,

sendo esta situação considerada como uma das suas principais ameaças).

Efectivo da secção de informações

Os efectivos, apenas um Oficial (Fuzileiro) e um Sargento (Exército), revelaram-se manifestamente insuficientes para o trabalho contínuo das informações tendo em vista o conhecimento permanente e actualizado da situação em todo o Teatro de Operações. É de referir que as células de informações das Divisões Multinacionais (G2), são constituídas entre 8 e 11 elementos.

Factor multinacionalidade

Do factor multinacionalidade, resultou por um lado alguma dificuldade de coordenação e entendimento na difusão oportuna das informações devido à falta de procedimentos comuns, e por outro lado uma tendência natural para privilegiar o país de origem das forças e só depois os canais da SFOR.

Situação Regional

A organização do poder político decorre da implementação dos Acordos de DAYTON e tem uma estrutura que é tutelada pela Comunidade Internacional, através do Alto Representante (*Office of the High Representative-OHR*) (3).

Os objectivos políticos das facções não foram alterados significativamente desde a assinatura daqueles acordos. Ainda não existe unidade política, pois o poder político real não está no governo central, mas sim ao nível das facções. Os líderes dos *Bósnios-sérvios* e *Bósnios-croatas* continuam a impedir a cooperação política e o funcionamento das instituições. Alguns indiciados de crimes de guerra continuam em liberdade e o poder político está concentrado em grande parte nos radicais nacionalistas que estão determinados em impedir ou dificultar o esforço internacional que tem estado a ser desenvolvido para o avanço do processo de paz. Enquanto não mudarem os seus objectivos políticos não haverá unidade política.

O sucesso da implementação dos *Acordos de DAYTON* tem sido limitado e, alguns

aspectos como o Banco Central, a moeda única, a uniformização das licenças de matrícula das viaturas, os símbolos de estado e as reformas fiscais foram impostos pela Comunidade Internacional. Na realidade o único verdadeiro sucesso alcançado foi a ausência de conflito armado durante 4 anos.

Na BiH existem de facto três entidades étnicas, três exércitos separados, três forças de polícia e um governo nacional, que existe no papel, mas que, na prática, é manobrado pelas Entidades.

Alterando ligeiramente as célebres palavras de TITO, podemos dizer que a BiH é um país com 3 grupos étnicos, 2 Entidades (FBiH e RS) 10 cantões (4), 148 municípios (*Opstinas*), 5 religiões, duas Forças Armadas, 3 exércitos, 3 presidentes, 2 Assembleias Legislativas e 3 Assembleias Nacionais.

Neste país a situação regional é muito complexa, pois o verdadeiro poder político está nos municípios e cantões.

Áreas Críticas - (Hot Spots)

São áreas (geralmente um município), onde devido às condições de segurança o regresso de minorias *DPRE* é difícil ou impossível e pode gerar violência. Esta situação geralmente é provocada pelo grupo étnico maioritário por motivos históricos, políticos e económicos (Fig 3). Na área das informações, relativamente aos *DPRE*, importa analisar as condições de segurança e factores desfavoráveis que possam afectar o seu regresso e efectuar avaliação da ameaça nas diferentes áreas.

Mereceu especial atenção a actividade que foi desenvolvida no âmbito do acto eleitoral de Abril de 2000 e das eleições no Montenegro (Junho de 2000). A situação era extremamente difusa e poderia vir a tornar-se crítica pelos seguintes factores

- Importância das eleições para o desenvolvimento político do conflito;
- As áreas identificadas pela SFOR, associados ao regresso de refugiados e deslocados têm vindo a aumentar a instabilidade em algumas áreas e em toda a comunidade étnica associada.

Fluxo de informação

O facto de não existirem terminais CRONOS em VISOKO, durante a missão, não permitiu um adequado fluxo de informação entre o Batalhão, o QG da SFOR e Divisões o que constituiu um factor limitador da actividade da Secção de Informações, que só foi atenuado pelos contactos estabelecidos como já foi referido anteriormente.

Information Operations (INFO OPS)

A definição de INFO OPS, de acordo com documentos da NATO (5) refere que são as acções desenvolvidas para influenciar a tomada de decisão no apoio a objectivos

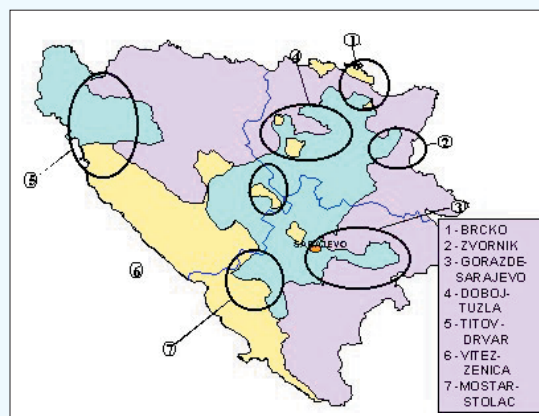


Fig. 3 - Áreas críticas - (Hot Spots).

políticos e militares, através de informação processada pelos sistemas C2 (*Command and Control*) e CIS (*Communication and Information System*) explorando e protegendo a própria informação e aqueles sistemas. O âmbito das INFO OPS é muito amplo e a sua aplicação nas operações de apoio à paz, pode evitar a intervenção militar. Por isso, são consideradas, pela NATO, ao nível estratégico e operacional mas devem ser exercidas em todos os níveis.

As INFO OPS continuam a ser um dos meios mais importantes e eficazes da influência da SFOR na BiH em que existe um grande envolvimento da Informação Pública e das Operações Psicológicas (*PSYOP*) no apoio ao conceito do Comandante da SFOR (COMSFOR). À medida que vai sendo conseguida a estabilidade política e económica naquele país, a importância das operações essencialmente militares vai diminuindo, vindo a aumentar a importância dos "media" locais e regionais na promoção pública, generalizada, do entendimento e apoio das Operações da SFOR.

As INFO OPS têm tido uma importância especial nas operações desenvolvidas pela SFOR tendo em vista a redução das influências hostis; são exemplo desta situação o sucesso das operações realizadas em DRVAR (*Federação muçulmana-croata*) e SREBRENICA (*República Srpska*), que tiveram um grande envolvimento das INFO OPS.

Na sua execução existiu uma estreita coordenação entre as células de Operações, Informações, CIMIC, PIO, os assuntos legais da SFOR e a Comunidade Internacional e especialmente OHR e OSCE.

Difusão de informação

Decorridos cinco anos de empenhamento de militares portugueses neste Teatro de Operações existe um conjunto disperso de documentos e de doutrina. A sua compilação e distribuição oficial às unidades logo no início da sua preparação é fundamental para o cumprimento da missão da Força Nacional Destacada.

National Intelligence Cell - NIC

A missão da Reserva Operacional do COMSFOR atribuída à Força Nacional Destacada tem como área de actuação todo o

A intensidade dos conflitos em 1991 e o nível de destruição atingido obrigou à intervenção da comunidade internacional a partir de 1992 - ONU (FORPONU) e posteriormente em 1995 a NATO (IFOR e SFOR).

Portugal participa neste teatro de operações desde 1996, primeiro na IFOR (BIAT-900 h) e posteriormente, em 1997 na sfor com unidades de escalão batalhão (BIMEC e BLI - 320 h) - até à data estiveram empenhados 9 batalhões num total de 3 600 h.

Actualmente e desde a entrada da força conjunta Marinha-Exército no teatro de operações (jan00) que foi atribuída outra missão às unidades portuguesas - reserva operacional do comando da SFOR, podendo ser empenhadas como força de intervenção em qualquer área da Bósnia-Herzegovina.

Destaca-se o empenhamento em diversas operações na divisão multinacional N (americanos), na divisão multinacional SW (ingleses) e na operação "Joint Resolve XIX" (divisão multinacional SE - franceses e alemães).

Teatro de Operações como já referido anteriormente, tendo o sistema de informações uma grande dependência do escalão superior, pelas características da própria missão.

Julga-se que seria desejável a existência de uma célula de recolha e tratamento de informação - *National Intelligence Cell* - NIC (Fig 3) R.A. nº 343 para compensar o défice de informação descendente e simultaneamente disponibilizar (oficialmente) informação mais sensível para Portugal à semelhança do que acontece com a maioria dos países com Forças integradas na SFOR.

Cooperação em ambiente multinacional

O nível de cooperação conseguido em ambiente multinacional com o QG da SFOR (CJ2, CJ9), DMN (G2), MSU, OSCE, IPTF através de contactos regulares, permitiram a troca de informação de que resultou um trabalho integrado e constituiu uma experiência única, muito exigente e gratificante por ter sido adquirida num Teatro de Operações da NATO.

Sistema de Informações

Os elementos apresentados anteriormente permitem concluir em síntese, que o sistema de informações da OPRES do COMSOFOR envolvia alguma complexidade (6), no que diz respeito ao ciclo de produção de informações (pesquisa e exploração), tendo em conta não só o facto do ambiente operacional não ser constante, mas também devido aos diversos factores típicos de uma operação de apoio à paz e da própria missão da unidade, dos quais se destacam os seguintes;

- A unidade não tendo uma Área de Responsabilidade, o que decorre das características da própria missão, podia intervir em qualquer área do Teatro de Operações, mantendo para tal um elevado nível de prontidão;

- A recolha de informação dependia de uma grande diversidade de órgãos de pesquisa, que não pertenciam à unidade, assim como de uma ligação constante e estreita com as DMN e a Reserva Aérea;

- O fluxo de informação nem sempre foi o adequado e o desejável, em virtude de não ter estado disponível o sistema de informação NATO (CRONOS), conforme referido, existindo uma excessiva dependência do escalão superior para recolha autorizada de informação, acrescido ao facto de não estar activada uma célula nacional de informações (NIC) que limitou o acesso a determinado tipo de informação mais crítica;

- Neste tipo de operações há necessidade de efectuar o acompanhamento constante do ambiente operacional e da situação política, social e económica e militar, de forma a tornar possível a avaliação perma-

nente da situação de informações nas áreas críticas, tendo para tal de recorrer, algumas vezes, a contactos não oficiais. Esta situação tornou-se desgastante tendo em conta o reduzido efectivo da secção de informações;

- Finalmente, o facto desta Força Conjunta ter sido a primeira unidade a quem foi atribuída uma missão desta responsabilidade (reajustamento do dispositivo efectuada pela NATO em Janeiro de 2000) e por todas as condicionantes já referidas implicando o consequente processo de aprendizagem e adaptação estrutural.

Ainda neste âmbito importa referir o grande profissionalismo e experiência

parativamente com as operações convencionais, verificou-se, pelos diversos contactos a nível multinacional, que as informações constituem um dos aspectos importantes para o cumprimento da missão o que veio a confirmar-se empenhamento operacional, por vezes com algum risco, como foi o caso da acção desenvolvida pela companhia de Fuzileiros em SREBRENICA. Neste contexto importa referir que a experiência e o profissionalismo dos Fuzileiros foi decisiva para o sucesso da missão como pode ser constatado na carta enviada ao Ministro da Defesa Nacional pelo embaixador americano (ver caixa).



Contacto com a população.

demonstrado pelos militares da SFOR que trabalhavam na área das informações e as técnicas de planeamento e estado-maior evidenciadas, assim como o conhecimento dos conceitos e doutrina da NATO, aliados a um constante pragmatismo na abordagem dos assuntos. Tudo isto foi permanentemente constatado em contraste com a grande disponibilidade e empenhamento dos militares da Secção de Informações, mas que sentiram todavia algumas dificuldades por falta de formação específica nesta área. Contrariamente a algumas sensibilidades que consideram este sistema de menor importância neste tipo de operações, com-

"...Portuguese Marine platoons have been operating under the tactical control of Multinational Division (North) which has incorporated them into individual troop/company AOR. ... they are with the performance and professionalism of the PO OPRES..."

Extracto da referência elogiosa ao empenhamento e profissionalismo dos Fuzileiros portugueses enviada ao Chefe do Estado Maior do Exército dos EUA pelo Comandante do Exército dos EUA na Europa.

Este elogio foi enviado pelo embaixador dos EUA em Portugal (Gerald S. McGowan) a SEXTA o Ministro da Defesa Nacional (Dr. Júlio Castro Caldas), com as seguintes palavras:

"...Your Soldiers and Marines are doing an excellent job representing Portugal in a difficult demanding mission. Their efforts are being noticed and deserve recognition. I would very much like to participate, if at all possible, in the ceremony honoring this contingent when they return from Bosnia to publicly acknowledge their efforts and to pass on appreciation of the United States for their efforts".

CONCLUSÃO

Estamos conscientes de que os conflitos regionais vão continuar a eclodir. Embora muitos dos actuais conflitos tenham características de guerra civil, a verdade é que, com frequência, eles têm importantes implicações na estabilidade regional.

Os conflitos étnicos e políticos podem transformar rapidamente numa confrontação regional ou internacional aquilo que começou com um simples conflito interno. Os conflitos internos podem

também originar ou intensificar problemas globais, como o terrorismo, o narcotráfico, o contrabando de armas, os movimentos de refugiados e a degradação ambiental.

As operações de apoio à paz quer no âmbito da NATO quer das Nações Unidas têm-se afirmado como um instrumento insubstituível para a implementação da paz.

A colaboração no esforço mundial para a paz é motivo de orgulho para Portugal e de prestígio para a Marinha. Participar dignamente nesse esforço deve ser assumido pelo poder político e pelos militares.

José Manuel C. Neto Simões
1TEN SEF

Notas

(1) As atribuições do CENDOP estão definidas no despacho do ALM CEMA nº01/98 de 8 de JAN.

(2) A situação de informações constava do ANEXO de Informações da Ordem de Operações do AgrConj ALFA, que foi elaborada quando a Força entrou no Teatro de Operações.

(3) O OHR era um diplomata de nacionalidade austríaca (Wolfgang Petritsch) e tem uma estrutura com cerca de 250 funcionários (várias nacionalidades) e 450 elementos locais.

(4) Cantão é uma divisão administrativa na Federação croata-muçulmana, que resultou dos Acordos de DAYTON e que engloba vários municípios. Cada cantão tem um governo próprio.

(5) Outro documento de referência importante é o FM 100-6 (AGO96)

(6) A missão anterior da Força Nacional Destacada, tinha características de quadrícula em que ao batalhão português estava atribuída uma AOR (sector) e dependia directamente da Brigada Italiana, estando essencialmente dependente dos seus órgãos de pesquisa.

CONTEX/PHIBEX 01



Realizou-se entre os dias 27 de Março e 4 de Abril o exercício CONTEX/PHIBEX 01. Com um novo figurino, resultante da fusão dos tradicionais exercícios CONTEX e PHIBEX, o CONTEX/PHIBEX foi desenhado para satisfazer os requisitos de treino das unidades navais, nacionais e aliadas, numa vasta gama de disciplinas da guerra naval, e proporcionar treino avançado ao Batalhão Ligeiro de Desembarque. Para este efeito foi activado o Grupo Tarefa 443.05, comandado pelo CMG Rodrigues Cancela, que incluiu as fragatas “Comandante Hermenegildo Capelo” e “Comandante Sacadura Cabral”, as corvetas “General Pereira d’Eça” e “Augusto Castilho”, o navio balizador “Schultz Xavier”, com equipa de mergulhadores embarcada, e a fragata espanhola “Balears”. A componente anfíbia do exercício consistiu no Destacamento de Acções Especiais e no Batalhão Ligeiro de Desembarque, que incluiu, entre outros, duas Companhias de Fuzileiros, um Pelotão



O CALM Fonseca, o Com. Rodrigues Cancela, Estado-Maior e Comandantes dos navios e forças envolvidas.

guerra de superfície, tiro de superfície contra alvo rebocado e lançamento de torpedos contra submarino, as segundas exercitaram as suas perícias nas Instalações Navais de Tróia e na área do Pinheiro da Cruz.

A força naval atracou nas Instalações Navais de Tróia na manhã de 31 de Março, tendo o Estado-Maior do Grupo Tarefa apresentado uma primeira apreciação do exercício ao

CALM Alexandre da Fonseca, 2º Comandante Naval, que aí se deslocou para o efeito.

Já com o Batalhão Ligeiro de Desembarque a bordo dos diversos navios, o Grupo Tarefa largou para o mar iniciando a 2ª fase do exercício, a qual constou de um trânsito sob ameaça múltipla de aviões, navios e submarinos, para a área do desembarque anfíbio. Simultaneamente, os dois submarinos exercitaram a recolha e inserção de forças especiais em costas potencialmente hostis.

Com a chegada à Área das Operações Anfíbias, localizada na zona do Pinheiro da Cruz, em 1 de Abril, deu-se início à terceira e última fase do exercício. Esta fase constou do desembarque e subsequente progressão e operação em terra das Companhias de Fuzileiros, enquanto as Unidades Navais conduziram, nas respectivas aproximações uma operação de interdição marítima sob um cenário de embargo decretado pelo Conselho de Segurança das Nações Unidas. A componente terrestre viria a reembarcar em 4 de Abril, após atingidos os objectivos propostos, tendo a Força Naval rumado à BNL, onde atracou no final desse mesmo dia.

A reunião final do exercício decorreu no CITAN em 6 de Abril, tendo sido opinião unânime que os objectivos do exercício tinham sido consistentemente alcançados.



Anti-Carro, um Pelotão de Morteiros, um Pelotão de Transportes Táticos, um Grupo de Botes de Assalto e um Grupo de Lanchas Anfíbias. Participaram ainda no exercício dois submarinos curiosamente do mesmo nome, o português “Delfim” e espanhol “Delfin”, e aviões F-16, A-Jet, P-3P, C-212EW e SA-330 da Força Aérea Portuguesa.

Na sua estrutura o exercício compreendeu três fases: uma primeira fase de adiestramento individual e aperfeiçoamento para combate, uma segunda fase de integração de forças e, finalmente, uma fase final de treino tático. A primeira fase decorreu entre os dias 27 e 31 de Março, separadamente para as forças navais e anfíbias, enquanto as primeiras conduziram um programa de treino de complexidade crescente, envolvendo exercícios de guerra anti-aérea, guerra anti-submarina,



Retorno dos botes, após desembarque anfíbio.

SWORDFISH 2001

Na continuação do Programa de Exercícios do Comando Naval relativo ao ano de 2001, decorreu de 19 a 27 de Abril o exercício SWORDFISH 2001. O SWORDFISH, exercício de periodicidade bi-anual, contou este ano com a participação da STANAVFORLANT, como Grupo Tarefa 443.01, comandada pelo CMDR Melo Gomes, embarcado a bordo da fragata "Álvares Cabral", navio-chefe da força, a qual incluía ainda as fragatas Fredericton (Canadá), Rheinland-Pfalz (Alemanha), John L Hall (Estados Unidos), Van Speijk (Holanda), Victoria (Espanha), Westminster (Reino Unido) e o navio rebastecedor Oakleaf (Reino Unido). Do lado nacional participaram no exercício as fragatas "Corte Real", "Comandante Hermenegildo Capelo" e "Comandante Sacadura Cabral" e o navio rebastecedor "Bérrio". Estas navios formaram, conjuntamente com a fragata espanhola "Numancia", o Grupo Tarefa 443.02, comandado pelo CMG Rodrigues Cancela. A componente submarina do exercício ficou a cargo do submarino nuclear francês Amethyst, do espanhol "Tonina" e dos portugueses "Delfim" e "Barracuda". De realçar ainda o significativo envolvimento da Força Aérea, tendo-se registado a presença de aviões F-16, A-Jet, P-3P, C-212EW e SA-330 da Força Aérea Portuguesa, um avião de aviso antecipado E-3D do Reino Unido e de dois aviões de patrulha marítima, respectivamente da Espanha e da França.

Novidade em exercícios nacionais foi a introdução do "Operational Environmental Assessment" (OEA), um dos campos de acção da oceanografia operacional actualmente em grande desenvolvimento ao nível NATO. O OEA consistiu, em termos muito



A Força Naval em operações.

genéricos, num estudo detalhado das condições ambientais na área de exercícios, levado a cabo pelo navio oceanográfico "D. Carlos" e envolvendo a colaboração de um avião de patrulha marítima (MPA) da FAP, sob coordenação do Instituto Hidrográfico. Esta recolha de dados oceanográficos na área de exercícios, que se iniciou em 2 de Abril e se prolongou até 24 do mesmo mês, permitiu, conjuntamente com informação obtida junto de outras fontes, a produção de elementos de informação considerados importantes para um emprego mais eficaz das armas e sensores no mar. Simultaneamente com a actividade científica no mar, foi activado nas instalações do Comando Naval, em Oeiras, um Centro de Fusão de Dados "OEA" o qual, a partir da infor-

mação recebida do mar, procedeu ao tratamento de dados e à actualização diária de uma página da Internet, especialmente criada para o efeito. Esta página esteve, durante todo o exercício, à disposição das unidades participantes, tendo por todas sido considerada de extraordinária utilidade.

Em termos operacionais, o exercício proporcionou uma vasta gama de oportunidades de treino, de onde se destaca a utilização de submarinos, incluindo nuclear, em operações de apoio a forças de superfície, a realização de exercícios avançados de guerra electrónica com recurso a um simulador móvel NATO de actividade electrónica embarcado a bordo do NRP "Bérrio", exercícios avançados de defesa aérea com envolvimento de avião de aviso aéreo antecipado (AEW) e tiro anti-aéreo contra manga rebocada, entre outras. De realçar o excelente desempenho dos navios no exercícios de tiro anti-aéreo, tendo o alvo acabado por ser destruído por um tiro mais certo do NRP "Álvares Cabral".

No dia 23 de Abril o VALM Comandante Naval Silva Santos e o Tenente General Fernando Nico, Comandante Operacional da Força Aérea, deslocaram-se de helicóptero à área de exercícios tendo assistido às operações em curso e visitado os Grupos Tarefa.

A reunião final do exercício decorreu no CITAN, em 4 de Maio, tendo sido recebido comentários extremamente favoráveis por parte de todos os participantes, chegando inclusive a ser reconhecido como um dos melhores exercícios de participação NATO realizado nos últimos anos. 



O Comandante Naval, VALM Silva Santos e o Comodoro Melo Gomes a bordo da "Álvares Cabral".

(Colaboração do Comando Naval)

Esquemas de Separação de Tráfego na Costa Portuguesa

INTRODUÇÃO

As águas portuguesas, são sulcadas diariamente, por largas dezenas de navios, sendo muitos deles navios petroleiros. Muito do tráfego de crude desde os centros de produção até aos grandes centros de consumo, como é o caso do Norte da Europa, passa ao largo da costa portuguesa. Esta realidade é indissociável do facto de genericamente o crude ao ser extraído não ser transformado no local de extracção ou nas suas imediações, mas sim transportado por mar em longas distancias até zonas do Globo fortemente industrializadas, onde se situam as grandes refinarias, como é o caso do Norte da Europa.

Admite-se sem margem para dúvidas que a densidade de tráfego marítimo na nossa costa, está em 3º lugar nas águas europeias, logo a seguir ao Canal da Mancha e ao Estreito de Gibraltar.

Dados recolhidos em 1986 por uma Estação Radar experimental instalada no Cabo da Roca, permitiram concluir que no mês de Maio daquele ano, passaram no Esquema de Separação de Tráfego nas imediações daquele Cabo 2132 navios, o que nos dá uma média diária de 69 navios.

Por outro lado, dados recolhidos no VTS (Vessel Traffic System) de Tarifa, mostram que no ano de 1994, entraram e saíram do estreito de Gibraltar, uma média de 111 navios/dia.

Admitindo um aumento para os dias de hoje, se considerarmos uma média de 100 navios/dia pensamos que não andamos longe da realidade. Desconhecemos se existem dados mais actualizados, relativamente à Costa Portuguesa contudo são irreais valores já apresentados na comunicação social que apontam para largas centenas de navios/dia, não deixando no entanto a média de 100 navios/dia de ser preocupante, em termos de concentração de tráfego marítimo.

Não é por acaso, que as águas Portuguesas, foram palco nas últimas décadas de vários acidentes marítimos com consequências negativas para o meio ambiente, dos quais destacamos o JACOB MAERSK que provocou em 1975 um derrame de 50.000 Ton. de crude junto ao Porto de Leixões, assim como o ARAGON

que em 1989 provocou um derrame de 30.000 Ton. do mesmo produto na Ilha de Porto Santo.

EVOLUÇÃO DO CONTROLO DO TRÁFEGO MARÍTIMO EM PORTUGAL

A partir dos finais da década de cinquenta, sentiu-se a necessidade de implementar, com o auxilio da IMO (*International Maritime Organization*) Esquemas de Separação de Tráfego

dificuldades materiais, estas duas estações nunca foram instaladas e a estação do Cabo da Roca viria, mais tarde a ser desactivada.

A situação portuguesa é pois algo controversa. Existem EST implementados nos pontos mais críticos, mas não existe qualquer controlo sobre o cumprimento ou incumprimento das rotas a seguir naquelas áreas.

Na vizinha Espanha existem já VTS costeiros nos pontos mais críticos (GIBRALTAR e FINISTERRA), integrados no *Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminacion*, o que contrasta com o vazio da costa portuguesa.

FLUXOS E ESQUEMAS DE SEPARAÇÃO DE TRÁFEGO (EST) NA COSTA PORTUGUESA

A Figura 1 ilustra os fluxos de tráfego na nossa costa. Com efeito, constatamos que todo o tráfego proveniente do Atlântico Sul, Mediterrâneo e Continente Americano com destino ao Norte da Europa e vice-versa passa nas nossas águas.

Também é notória a proximidade dos EST da costa, onde por exemplo em S. Vicente o corredor ascendente está colocado a cerca de 5 milhas. No resto da Europa, de uma forma geral os EST estão mais afastados. Em Finisterra o EST, foi afastado há alguns anos, de tal forma que o corredor mais próximo da costa, está colocado a mais de 20 milhas. Casos há, em que por razões geográficas não é possível o afastamento, como por exemplo Gibraltar, o que não é o caso da nossa costa, onde não existe qualquer acidente geográfico que impeça o afastamento.

NECESSIDADE DE AFASTAR OS EST DA COSTA PORTUGUESA - EST DO CABO DE S. VICENTE - RISCOS ACRESCIDOS

Como já vimos, toda a navegação proveniente do Mediterrâneo e Norte de África, com destino ao Norte da Europa e vice-versa, passa ao largo do Cabo de S. Vicente (ver Figura 2). Neste sentido, e conforme já foi referido, foi proposto e aprovado pela IMO o respectivo EST.

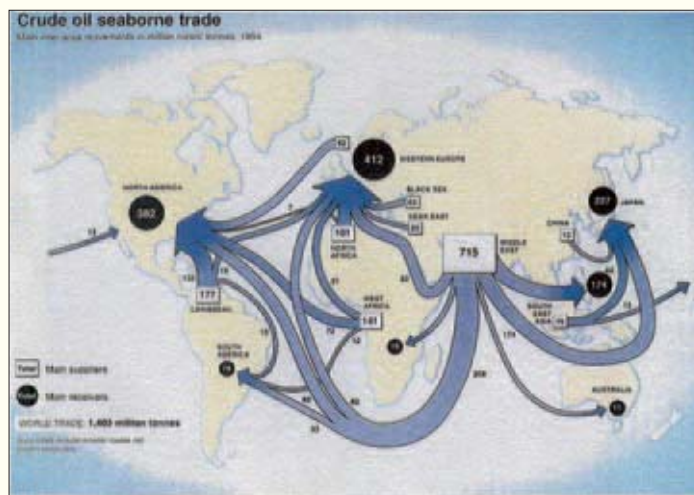


Figura 1: Transporte do Crude por via Marítima (in IMO NEWS, n.º 3, 1999, 21p.)

Marítimo (EST) em alguns locais da Costa Portuguesa. Assim temos o seguinte:

- 1968** - Estabelecimento, pela IMO, dos EST do Cabo da Roca e Cabo S. Vicente.
- 1976** - Portugal adere à IMO.
- 1978** - Propostos e aprovados pela IMO novos EST para a Costa do Continente:
 - Afastamento dos EST do Cabo da Roca e Cabo de S. Vicente
 - Implementação de um novo EST ao largo das Berlengas.
- 1979** - Entrada em vigor da proposta Portuguesa.

Em meados da década de 80 foi instalada no CABO DA ROCA a já referida estação radar, com a finalidade de controlar a navegação no EST do referido Cabo.

Esta estação constituiu como que um embrião de um VTS. Havia intenção de instalar mais duas estações, uma em S. VICENTE e outra nas BERLENGAS para controlo dos respectivos EST.

Infelizmente, ao que tudo indica por

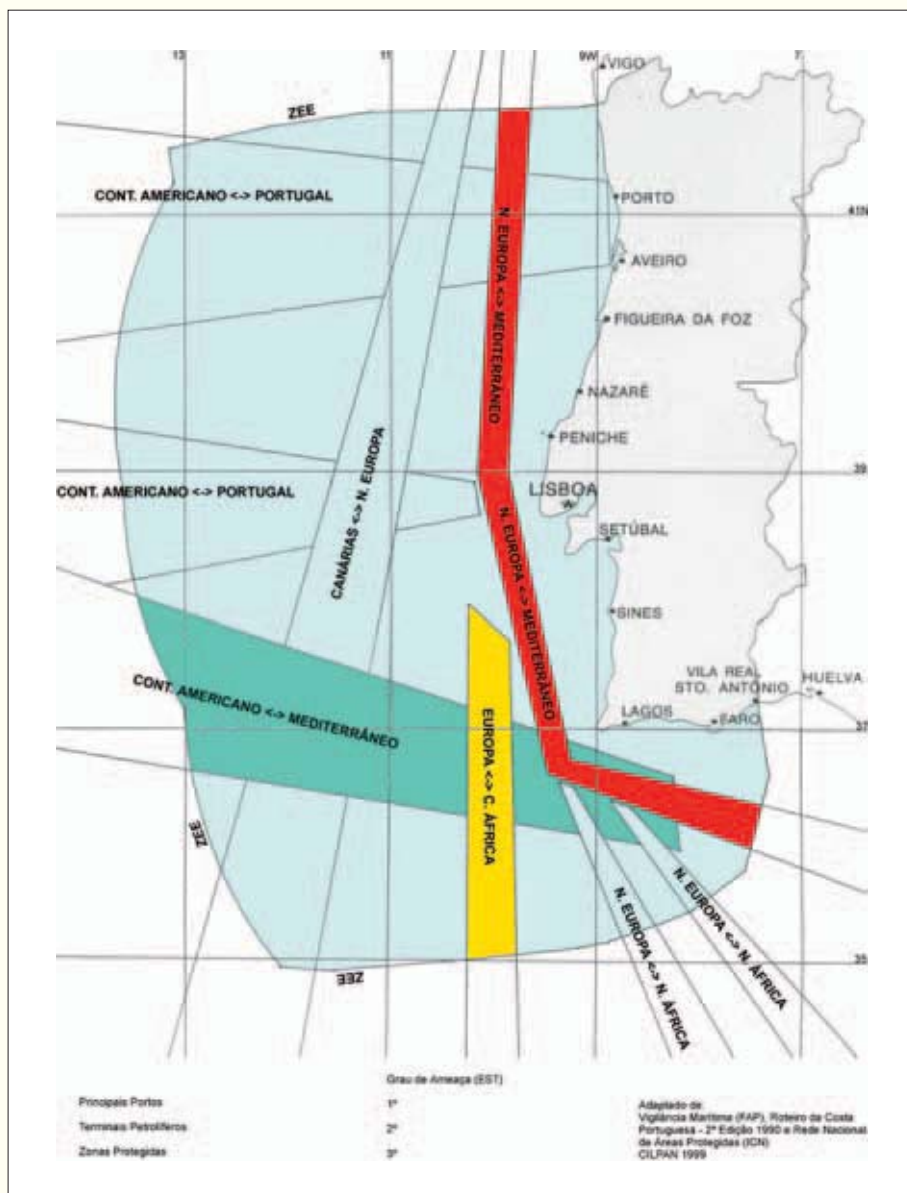


Figura 2 - Corredores de tráfego marítimo ao longo da costa portuguesa.

Neste EST, contrariamente aos restantes da Costa Portuguesa, os navios são obrigados a alterar francamente o seu rumo, num espaço relativamente curto, o que aumenta o risco de colisão. Se por hipótese, um navio que entre no corredor ascendente, por erro de navegação, iniciar a sua guinada para estibordo demasiado tarde ou se tiver uma avaria no leme, arrisca-se a passar a Zona de Separação e a entrar no corredor descendente, podendo colidir com outro navio a navegar correctamente em sentido contrário neste corredor.

Por outro lado, ambos os corredores, ascendente e descendente, estão demasiadamente perto da Costa. Vamos imaginar que um petroleiro, com 80.000 Tons de crude, tem uma avaria e fica imobilizado na posição indicada na Figura 3 a cerca de 8 milhas da terra.

Suponhamos ainda que se faz sentir forte temporal, com vento SSW força 8. O navio inicia então um abatimento para NNW, com uma velocidade de 2 nós e em cerca de 4 horas encalha provocando

rombos e danos consideráveis e a consequente MARÉ NEGRA. Ainda que tivéssemos rebocadores de Alto-Mar estacionados em Sines, 4 horas não são suficientes para prestar a devida assistência (ver Revista da Armada Jul.93).

É pois necessário afastar mais o EST de S. Vicente, a exemplo do que os Espanhóis já fizeram em FINISTERRA (Figura 4).

Para procedermos deste modo é necessário a instalação de uma Estação de Controlo de Navegação naquele Cabo (VTS), a exemplo do que já foi feito em Finisterra, sem o que a IMO não aceita o afastamento dos EST.

Assim, podemos considerar que a Costa Vicentina é uma zona de grande risco em termos de poluição marítima accidental, pelos seguintes motivos:

- Intenso tráfego marítimo ao largo do Cabo de S. Vicente;
- Toda a navegação é obrigada a alterar francamente a sua de rota;
- EST em S. Vicente demasiado perto

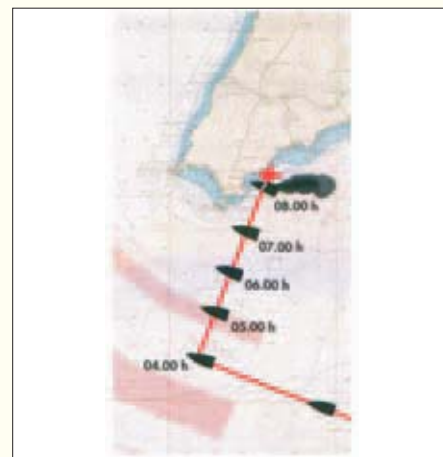


Figura 3 - Simulação da rota seguida por um petroleiro, com 80.000 Tons de crude, antes e depois da avaria (in Galvão, V. 1993, Revista da Armada, nº256, 21-22pp.)



Figura 4 - EST de Finisterra, após o afastamento (azul) em oposição à anterior posição (rosa) (in Mariña Civil, nº29, 1993, 23p.)

da Costa, com guinada franca na rota a seguir;

- Inexistência de Estação de Controlo da Navegação (VTS) instalada em S. Vicente.

Associado a estes factores de risco, não podemos ignorar a existência no Porto de Sines, dos terminais e refinaria petrolífera, que só por si constituem um motivo de forte preocupação. Convém também não esquecer que a COSTA VICENTINA e o SUDOESTE ALENTEJANO constituem o Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina que para além da área terrestre possui 2 km de área marítima paralela à costa, pelo que todas estas questões devem ser encaradas com especial reflexão.

CONCLUSÃO

É NECESSÁRIO E URGENTE INSTALAR UMA ESTAÇÃO VTS NO CABO DE S. VICENTE, POR FORMA A PERMITIR O AFASTAMENTO DO SEU EST PARA DISTÂNCIAS NUNCA INFERIORES A 20 MILHAS NÁUTICAS.

Vasco Galvão
CTEN
(Consultor do CILPAN)

O Acaso ou a Intencionalidade

Pedro Álvares Cabral passou por Cabo Verde como se tivesse água para navegar quatro meses, como lhe recomendara Vasco da Gama, e seguiu o seu caminho para sul com os alísios de nordeste que, naquela altura do ano lhe permitem chegar até ao Equador. Quando encontrou os de sueste, virou para estibordo, tomando o caminho do oeste e sudoeste, conforme o vento e o mar lhe servisse (instruções de Vasco da Gama). E, a partir de certa altura, é interessante seguir o que Pêro Vaz de Caminha escreveu, na carta que foi enviada a D. Manuel: “E asy seguimos nosso caminho per este mar de longo ataa terça feira d’oitavas de Páscoa que foram 21 dias d’Abril que topamos algũus synaas de terra” – e segue mais à frente – “E aa quarta feira seguimte pola manhã topamos aves a que chamam fura buchos e neeste dia a oras de bespera ouvemos vista de terá scilicet [a saber] primeiramente de hũu grande

monte muy alto e redomdo e doutras serras mais baixas ao sul dele e de terra chã com grandes arvoredos, ao qual monte alto o capitam pôs nome o Monte Pascoal e aa terá a Terá da Vera Cruz”. É interessante esta descrição, pelo pormenor que dá, e pela ingenuidade do escrivão que resulta numa maior verdade na forma da sua escrita. Quer dizer, Pêro Vaz de Caminha faz uma descrição real e exacta do que viu acontecer naqueles dias de terça e quarta-feira antes da Páscoa de 1500, e essa descrição permitiu compreender como se fez a aproximação à costa brasileira. O Contra-Almirante Max Justo Guedes pegou nesta visão do Monte Pascoal a aparecer antes das serras mais baixas e da terra chã com arvoredos e foi ao local para entender qual teria sido o caminho dos navios. Fez diversas aproximações num helicóptero da Marinha Brasileira, voando à altura das gáveas dos navios do século XV, e concluiu que este avistamento só é possível para quem vem de sueste ou es-sueste e isso levantou um outro problema: por que razão navegariam os navios

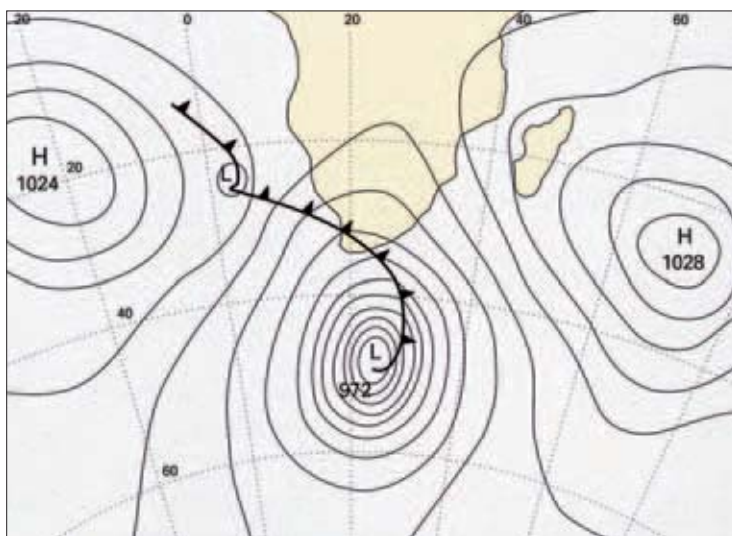
com essa direcção, se o seu caminho era a volta do mar para demandar o Cabo da Boa Esperança? No mínimo estariam a perder tempo e barlavento. E esta questão levantou – mais uma vez – a dúvida sobre se a descoberta daquelas terras foi um acaso, numa viagem para a Índia, ou se teria sido algo de intencional e planeado. Bom!... Um acaso total não pode ter sido. Não é provável que os

navios guinaram intencionalmente para oeste à procura de terra, a terra que vieram a descobrir em 22 de Abril de 1500.

Os sucessos deste encontro com o Brasil são conhecidos e não iremos particularizá-los aqui. É sabida a alegria das gentes, a forma como contactaram com os índios, a impressão que causaram, a missa em Porto Seguro, a recolha de lenha e água e a partida a 2 de Maio, não sem enviarem um navio (Gaspar de Lemos) ao reino, para anunciar a descoberta que tinham feito.

Continuaram, pois, o seu caminho navegando até cerca do dia 20 de Maio, data em que caíram debaixo de um temporal que fez perder os navios uns dos outros só se reagrupando seis deles. Bartolomeu Dias, o heróico e sabedor marinheiro que, pela primeira vez, dobrara o Cabo da Boa Esperança, em 1488, era agora engolido pelas vagas com o seu navio. Como é que isto aconteceu?... É difícil saber. O imaginário da época

atribuía ao Cabo da Boa Esperança os poderes do guardião do Índico a negar a sua entrada aos portugueses e esta ideia alimentou todos os textos épicos que chegaram até ao século XX. A verdade concreta é capaz de ser um pouco mais prosaica, podendo adivinhar-se nos cuidados recomendados nos roteiros do princípio do século XVI e na análise que hoje podemos fazer das condições meteorológicas da zona: quando os navios por ali passavam – numa viagem saída de Lisboa a Março ou Abril – vão encontrar o Inverno do Hemisfério Sul e o avanço da Frente Polar até latitudes de 40°S. Ora, o que é que acontece se os navios se deixam descair demasiado para sul? (como aconteceu algumas vezes)... Vão encontrar gelo, neve e a passagem constante de frentes frias que trazem associados temporais grossos extra-tropicais. Foi, provavelmente, o que aconteceu à esquadra de Cabral. 



Situação meteorológica típica no Inverno Austral: a depressão cavada a sul do Cabo e a frente fria que circula de Oeste para Leste.

navios fossem a navegar naquela direcção se o seu caminho fosse o Cabo. Contudo, não há nada que nos diga que era uma manobra planeada em Lisboa. Aliás, parece-me a mim bastante coerente que se tenha decidido guinar para estibordo, e procurar de onde vinham aqueles sinais de terra, precisamente quando eles foram avistados. Há até uma outra suposição que me parece fazer sentido: a esquadra não parou em Cabo Verde e não reabasteceu de água e, embora isso fosse uma instrução específica de Vasco da Gama, a imagem de tanta gente embarcada a fazer uma longa volta de mar, não deixaria de causar alguma preocupação aos marinheiros e mesmo aos pilotos. Como sabemos, a falta de água doce é um espectro de grande peso, com efeitos psicológicos tremendos nas guarnições. Hoje já se sente pouco, dados os meios de a fabricar a bordo, mas podemos entender como seria noutros tempos, em navios de vela e, neste caso, numa viagem quase para o desconhecido. Mas, fosse por esta ou por outra qualquer razão, a verdade é que os

Luís Guimarães Lobato

Uma Vida Consagrada à Vela

1. O APELO DO MAR

Luís Guimarães Lobato (LGL) nasceu em Macau, onde seu pai era comandante militar das ilhas da Taipa e de Coloane. Os frequentes trajectos de barco que fazia entre as ilhas e Macau, despertou nele o gosto pelo mar. Além disso, as conversas que tem com os pescadores locais criam nele o desejo de se afastar da costa, de viajar.

Terminada a comissão, a família regressa ao continente para logo voltar a Macau, onde seu pai é novamente nomeado comandante militar das ilhas. Estas viagens despertam ainda mais, no jovem que era, o gosto pela aventura. Aliás, os seus autores preferidos são Júlio Verne e Alain Gerbault, grandes ídolos da época.

Regressa definitivamente a Lisboa, onde se forma em engenharia.

O gosto pelo mar e pela vela não o larga.

Com os seus primeiros dinheiros compra uma pequena embarcação de 6 metros. É a canoa *Argus* na qual, sempre que pode, percorre as águas do Tejo. Em 1942 tem o seu primeiro barco de cruzeiro, que adquire a um amigo, secretário da embaixada de Inglaterra. Com o *Rosinante* torna-se cavaleiro andante. Nas viagens, que são agora até Cascais, vai ganhando experiência do mar e da arte de navegar.

Corre o ano de 1946 quando alguém o informa que se encontra na doca do Bom Sucesso um veleiro de casco negro que parece ser o *Jolie Brise*, esse nome que, para os amantes e entendidos da vela, soava como uma palavra mágica. A sua história era famosa.

Construído em 1913, fez parte da frota dos pilotos do Havre. Tinha de comprimento de 17 metros e 3.6 metros de tirante de água, o que lhe dava uma grande estabilidade. No início da 1ª Grande Guerra Mundial, foi abandonado no porto do Havre e o inglês E. G. Martin adquire-o e transforma-o num barco de regatas oceânicas

Em 1925, Martin e Bobby Sommerset criam o Royal Ocean Racing Club (RORC), que, ainda hoje, a nível mundial, é a mais conceituada organização de

regatas oceânicas. Foi promotora da primeira FASTNET. Nesta regata, os veleiros largam de Cowes dão volta ao rochedo Fastnet, no SW da Irlanda, contornam outro rochedo, o Bishop, passam o cabo Lisard e terminam no porto de Plymouth. O vencedor desta regata foi Martin no seu *Jolie Brise*, que ainda irá ganhar mais duas destas competições e ainda mais uma regata às Bermudas. Aliás, a sua fama seria consagrada quando, numa das regatas oceânicas, salvou uma tripulação de morte certa, quando o yacht se incendiou.

LGL, entusiasmado, vai visitar o veleiro que é, realmente, o *Jolie Brise*. A embarcação está mal tratada e o seu proprietário, oficial do Exército da Índia, tinha-a adquirido para fazer viagem até aquela

Apesar do estado de conservação ser aceitável, o *Jolie Brise* precisa de ser posto nas condições náuticas que já tinha perdido. LGL vai a Londres e, nas casas da especialidade, procura recuperar peças que pertenceram a tão emblemático veleiro. Descobre o pau de *spinnaker* que tem 10 metros de comprimento e pesa 300 kilos. E até atina com o paradeiro do spi, com 180 metros quadrados, em algodão do Egipto. Visita o RORC onde encontra Bobby Sommerset – E. G. Martin já tinha falecido – que, como este, conhecia o *Jolie Brise* como as suas próprias mãos. Quando Bobby se apercebe que LGL pretende repôr o veleiro no estado em que se celebrou, interessa-se pelo assunto e ensina-lhe a complicada manobra das velas, onde uma enorme vela de *gaff-top* constituía uma permanente dor de cabeça.

A partir de 1947 o *Jolie Brise* participa em regatas às Berlengas, ao Algarve, a Cádiz, em competição com outros veleiros tais como o *Belatrix* de Pedro Teotónio Pereira, o *Giralda* do conde de Barcelona, o *Santa Maria* de Luís Lara. Mas as mais renhidas competições disputavam-se com o *Senhora da Piedade*, do comandante Matoso, onde a tripulação era constituída por oficiais de marinha, enquanto que no *Jolie Brise* eram todos engenheiros.

Em meados dos anos 40, LGL é eleito presidente da secção de vela da Associação Naval de Lisboa. Com a colaboração do coronel Calado e o engenheiro Adriano Vaz Pinto, começa a fazer-se a regata às Berlengas para disputa do troféu

Salazar. É nessa altura que LGL é contactado por F. Morgan, um grande financeiro, amigo de Pedro Teotónio Pereira, tendo em vista a organização de uma regata de *tall ships* a realizar em 1956. Com a colaboração de Eduardo van Zeller, conceituado desportista náutico, prepara-se a primeira regata deste tipo de navios. Respondem ao convite 12 veleiros. Modesta participação. Todavia, o mais importante foi, sem dúvida, o facto de ter sido lançada a semente de



O *Rosinante*, o primeiro veleiro de Luís Guimarães Lobato.

colónia distante. Todavia, vindo de Inglaterra, tinha enfrentado fortes temporais. Cansado e sem grande vocação para o mar resolveu desfazer-se do veleiro. O casco estava em bom estado, o mastro era dum belo *pitch pine*. LGL apaixonou-se pelo *Jolie Brise*. Quem não se apaixonaria? Só falta o dinheiro para o adquirir. Consegue convencer cinco amigos desportistas náuticos e o barco muda de bandeira.



O *Jolie Brise*, em 1988. Largada para a regata Cutty Sark/Vasco da Gama Memorial.

uma das mais importantes manifestações do mundo da vela. O percurso não é ambicioso. A regata faz-se de Torbay a Lisboa e o vencedor é o *Moyana*, do Reino Unido. Dois anos depois, de Brest a Las Palmas, é a *Sagres I*, com o comandante Dentinho, já participante na primeira regata, que irá receber a taça. No ano de 1960, quando se comemora o V Centenário da morte do Infante D. Henrique, os *tall ships* tomam parte no grandioso desfile que se realizou em Sagres.

Todavia, estas regatas tinham, e continuam a ter, outras ambições. Nasceram pouco depois de terminada a última Guerra Mundial e por isso o seu objectivo era, também, contribuir, com uma boa dose de idealismo, para que se evitassem conflitos futuros. Como ponto de honra, a comissão organizadora, esforça-se para que exista um grande intercâmbio entre as tripulações, não só nos portos visitados, mas também, e especialmente, durante os percursos no mar. Assim, durante as etapas, parte de cada uma das tripulações muda de navio. A partir de 1974, o grande troféu desta regata será uma réplica em prata do célebre *clipper* *Cutty Sark*, que se entrega ao navio que mais tenha contribuído para criar um bom ambiente entre tripulações.

As regatas de *tall ships* continuam mas,

agora, os percursos são mais alargados, estendendo-se ao outro lado do Atlântico. Na de 1964, os navios largam de Lisboa, escalam as Bermudas e vão até Nova Iorque. Vence o navio norueguês *Christian Radish*.

Voltemos ao *Jolie Brise*. Os parceiros proprietários vão-se desinteressando da vela e LGL acaba por ficar como único dono deste famoso veleiro. Assume as funções de presidente da Associação Naval de Lisboa, por um largo período de dez anos e passa a utilizar o seu próprio veleiro para instrução de vela. Sesimbra é agora o seu destino habitual, dado que o aparelho do navio, muito pesado, exige uma tripulação que não é fácil de reunir para viagens mais longas.

Entretanto, dá-se o 25 de Abril e LGL experimenta algumas dificuldades. É dispensado do cargo de administrador que desempenha na Fundação Calouste Gulbenkian e, pior, o *Jolie Brise* é, por duas vezes, sujeito a tentativas de sabotagem que, só por sorte, foram impedidas.

No mesmo ano de 1975, comemoram-se os 50 anos da regata FASTNET e LGL é, naturalmente, convidado para estar presente em Inglaterra. Mas como a situação política em Portugal está complicada é necessário obter autorização especial

para que a embarcação possa sair do país. LGL recorre a Pinheiro de Azevedo, então Chefe do Estado Maior da Armada, o qual, na sua presença, chama um dos ajudantes e, na linguagem que foi um dos seus grandes atributos, manda passar a indispensável credencial.

O *Jolie Brise* segue então para Inglaterra e faz base em Cowes, na ilha de Wight. Após a chegada, passa-se um episódio curioso. Como a embarcação tem um grande fogão que serve não só para cozinhar, como para aquecimento, comodidade indispensável no Inverno britânico, encomenda-se uma grande porção de antracite. O fornecedor, ao entregar o carvão, comenta: "Não sabia que ainda havia iates a vapor".

No Verão de 1975 LGL é convidado para levar o seu veleiro para a nova marina de Santa Catarina, junto à Torre de Londres, onde irá servir de alojamento aos seus filhos, enquanto cursam universidades inglesas, e daí o seu gosto pela prática da vela. De tal modo que um deles, o António, seguindo as pisadas do pai é, actualmente, o presidente da Associação Naval de Lisboa.

LGL passa a ter um pé lá e outro cá. De facto, sempre que pode e nas férias vai até Inglaterra e navega no seu veleiro. Neste país não é difícil arranjar eficientes

e voluntários marinheiros amadores, para manobrar o difícil aparelho do navio. Percorre as águas da Mancha, visita os portos da região.

Em Portugal a sua situação melhora para LGL. Enquanto a Fundação Gulbenkian o hostiliza (só em 1979 irá ocupar o seu lugar de administrador), retoma a sua antiga função de inspector geral das Obras Públicas e o Ministério dos Negócios Estrangeiros, por sua vez, nomeia-o Presidente da Delegação para a Recepção de Apoios Técnicos dos Países Europeus.

Em 1980 LGL pretende trazer o *Jolie Brise* para Portugal. Todavia, os custos de manutenção dum barco, de tais dimensões e características, subiram exponencialmente e acaba por vendê-lo ao Museu Náutico de Exeter, no SW de Inglaterra, um museu extraordinariamente dinâmico que, por curiosidade, possui a maior frota de embarcações tradicionais portuguesas, incluindo a última jangada de canas de Porto Côvo. No contrato incluíu-se uma

continua a ser estimado.”

Voltemos ao *tall ships*. Em 1970, LGL é convidado para participar no comité central da Sailing Training Association (STA), que acaba de ser criada. As regatas passam a ter um porto português como escala obrigatória. Em 1987 LGL tem a sua consagração: o governo espanhol convida-o para presidir à organização da grande regata internacional Colombo que irá realizar-se, em 1992, com a colaboração da STA.

Em 1994, efectua-se a regata em que LGL apostou fazer entrar os participantes no Douro, o que consegue, contribuindo para a mais espectacular concentração de *tall ships* e de pequenas embarcações, jamais vista no nosso país. Foi um espanto para quem teve a oportunidade de assistir. Nós somos testemunha. Depois, vem a viagem comemorativa do V centenário da descoberta do caminho marítimo para a Índia, mas este país, lamentavelmente, não participa.

Em 1985, LGL é convidado para co-

mo principal objectivo desenvolver o gosto pela vela que considera uma actividade importante para a formação dos jovens. Tal formação, tendo como base o treino de mar, dá-lhes o sentido de responsabilidade, de entreaajuda e constitui uma bela válvula de escape para enfrentar os problemas do dia a dia. Além disso o mar e a vela são ingredientes indispensáveis para quem sonha com a aventura. Mas a APORVELA pretende ainda mais: quer levar a mocidade a interessar-se pela história das nossas navegações e dos nossos antepassados, aqueles que chegaram ousadamente às quatro partidas do Mundo.

Para alcançar estes objectivos constituiu-se na APORVELA um grupo de trabalho que se preocupou também em encontrar soluções para participar dignamente nas comemorações dos Descobrimentos Portugueses. Daí nasceu a ideia da construção de uma caravela. Não houve a intenção de fazer um navio arqueologicamente igual aos do passado porque, sabemos bem, é escassa a documentação respeitante a este assunto. Todavia, pretendeu-se construir uma réplica que fosse o mais possível semelhante às caravelas oceânicas para que constituísse um símbolo e chamasse a atenção dos Portugueses e do Mundo para o mais famoso navio dos Descobrimentos.

Para o efeito, fazem-se aturados pesquisas recorrendo a representações iconográficas mas, em especial, aos painéis de Santa Auta. Foi elaborado um estudo sobre os pontos de vista do pintor, em relação à representação das caravelas naqueles quadros, para avaliação das dimensões das suas obras mortas. Este trabalho foi elaborado pelo engenheiro Rodrigues Branco, cabendo ao Dr. Manuel Leitão e ao comandante António Cardoso, os estudos respeitantes ao aparelho. O Contra-Almirante Rogério d' Oliveira orientou e concatenou estes trabalhos, destinados à concepção final da traça dessa réplica de uma caravela oceânica da segunda metade do século XV, de que foi autor. LGL coordenou a realização de todo o projecto e contribuiu com a sua experiência de vela adquirida, ao longo de anos, no seu *Jolie Brise*.

Dos estudos efectuados, considerou-se que a caravela dos Descobrimentos bolnava entre 55° e 60°. Curiosamente, Daniel Boorstin, na sua famosa obra **Os Descobridores**, entretanto publicada, chegava à mesma conclusão. A APORVELA decide, pois, construir uma caravela.



A. Estácio dos Reis
CMG

(Continua no próximo número)



As instalações da APORVELA, na Doca do Terreiro do Trigo.

cláusula sugerida pelo comprador que dá a LGL a possibilidade de usar o navio um mês em cada ano, o que nunca aconteceu, mas que, sem dúvida, constituiu o reconhecimento pela recuperação daquela embarcação histórica. Aliás, esta vocação irá novamente manifestar-se quando, passados anos, o *Creoula* é posto a navegar.

Sem *Jolie Brise*, LGL procura uma nova embarcação. Em 1981, adquire um ketch de 12 metros. É o *Wilma*, cujo desenho é de Amel, famoso construtor naval francês. Com ele faz as suas férias. Vai até ao Mediterrâneo. Será, no entanto, o seu último barco. Em 1998, com 84 anos, considera que já não tem condições para andar no mar. Com mágoa, vende o barco a um grupo de velejadores de Paço de Arcos. Como consolação desabafa: “Estou satisfeito por saber que o *Wilma*

operar na organização de regatas de multicascos ao longo da costa europeia, sob a égide da Fédération International des Courses Océaniques e o patrocínio do Conselho da Europa. Realizaram-se quatro regatas, todas elas escalando o nosso país..

Deixámos, para agora, a Associação Portuguesa de Treino de Vela, conhecida por APORVELA. Criada, em 1980, por LGL, que tem sido o seu presidente, foi, juntamente com a American Sailing Association, o primeiro parceiro estrangeiro da STA. Só mais tarde, durante a última década do século, se constituíram organizações idênticas noutros países.

A APORVELA, que dispõe de instalações próprias, constituída por uma sede e marina, na doca do Terreiro do Trigo, graças a facilidades concedidas pela Administração do Porto de Lisboa, tem

Crónica de Timor

Novos fuzileiros “desembarcam” em Same

Com o “desembarque” no passado dia 1 de Março dos últimos militares da “3ª Força FZ – Timor” na vila de Same, ficou concluído o estacionamento no teatro de operações desta força, constituída basicamente por uma Companhia de Fuzileiros (CF) e por um Grupo de Comando, agora integrado no Estado-Maior do 2º Batalhão de Infantaria da Brigada Ligeira de Intervenção (2ºBI/BLI).



Habitação Timorense.

O signatário desta crónica, como fuzileiro mais graduado, desempenha também a função de Oficial de Ligação de Marinha e, com uma equipa constituída por um sargento e duas praças, exerce ainda a tarefa de “Civil and Military Affairs Officer (CMA Officer)” no Distrito de Manufahi.

Propositadamente, optei por esta apresentação pessoal porque, é nesta qualidade e no exercício destas funções que tenciono, nos próximos seis meses dar continuidade à “Crónica de Timor”.

A missão atribuída a esta CF foi a continuação da que estava a ser desempenhada pela sua antecessora, a CF nº 23, isto é, ficando colocada em Same, manter as posições destacadas de Alas (Sub-Distrito) e do R2 (Repetidor de comunicações situado no Russulau).

Ignorando, para já, as 23 horas a bordo do mesmo avião, as 4 horas de espera no aeroporto de Baucau (já em

território de Timor) e as 3 horas de viagem até Dili (em viaturas de carga misturadas com mochilas e material diverso), apetecia desembarcar indo ao encontro de terra firme, antes que a “ondulação rodoviária” pregasse alguma partida a marinheiro menos habituado a estes balanços.

Era já noite em Dili: o calor e a humidade, a diferença horária (8 horas em relação a Lisboa), o cansaço e o frenesim da procura da bagagem e do lugar para ficar deixaram estes homens bastante fatigados e com pouca vontade de dormir.

No dia seguinte, nova aventura teria lugar, desta feita a viagem entre Dili e Same, um percurso curto de 115 Kms que nos ensinou, desde logo, a usar outra medida para o definir: o tempo. Foram 7 horas de estrada esburacada (há pouco alcatrão por estes lados!), estreita,

atravessando o monte Ramelau muito sinuosa, com grandes subidas e iguais descidas ladeadas de profundas escarpas. Diz o Padre Gelásio, autoridade religiosa em Same, que esta é a “estrada dos Cristãos”, porque se tem de



Subidas ladeadas por profundas escarpas.

sofrer muito para a conseguir vencer.

Chegar a Same, foi chegar ao Céu... foi chegar a casa!

É exactamente esta estrada, que para cumprimento da missão teremos de percorrer várias vezes, o tema escolhido para abordar nestas linhas. Assim, há dias, tendo de me deslocar a Dili numa missão de ligação, muni-me do equipamento necessário e fui captando, aqui e ali, as imagens que pretendo retractem, não só as dificuldades encontradas, mas também a paisagem que, diga-se em abono da verdade, quase elimina por completo qualquer comentário menos optimista:

Deslumbrante, sempre luxuriante... diferente!

Saímos de Same, eram 8 horas da manhã.

À nossa frente, o Cabelaq, uma serra altaneira à Vila, quase sempre com o cume encoberto pelas nuvens. É a primeira dificuldade a vencer:

- As nossas velhas viaturas já não ajudam muito.

Cerca de duas horas depois à frente (em linguagem quilométrica, aproximadamente 35 Kms), encontramos a primeira bifurcação. Nela, duas placas onde se lê:

- Same 32 Kms, Ainaro 26 Kms.

Porquê, só duas horas depois, alcançamos esta posição? A resposta não está, garantidamente, no fluxo de trânsito:

- Apenas encontrámos uma viatura da UNTAET e não mais que meia dúzia de veículos de transporte público a que nós, por gracejo, designámos de “TPMUITOS”.

Assim, só descobri uma



Em frente a montanha.



Lotação quanto baste.

resposta para esta relação “muito tempo / poucos quilómetros” apenas comparável com Lisboa em hora de ponta:

- O estado geral da estrada e o seu traçado:

Já não me lembro quanto tempo depois, chegámos a Maubisse, vila do sub- distrito de Ainaro. Aqui está posicionada a 1ª CAT (Companhia de Atiradores) do 2º BI/BLI.

Chega a sentir-se frio à noite e mesmo durante o dia, o calor nunca “aperta” estando a humidade ausente. Quem não gosta destas condições climáticas, são os mosquitos (os que provocam a malária e o dengue) – foram todos de férias para Dili!

À saída desta bonita vila, o registo fotográfico de uma inscrição interessante (que me abstenho de comentar), num monumento fúnebre:

“POR PORTUGAL CONTRA O INVASOR”. Recordação, como muitas que perduram em Timor, da invasão japonesa durante a II Guerra Mundial.

Saímos de Maubisse em direcção à “Grande Cidade”. A partir daqui aumentou-se, um pouco, a velocidade. Apesar do trânsito ter ficado mais intenso, da chuva ter aparecido, dos aluimentos de estrada e da quantidade de curvas fechadas ter aumentado, certo é que o alcatrão é mais abundante, e enfim, apareceram as decidas.

A hora do almoço, em Becora, sede do Comando e Estado-Maior do Batalhão, para onde me dirigia, aproximava-se!

Finalmente, após quase 6 horas de viagem, chegamos a Díli:

– “Cidade Grande”, quente, húmida...



Lugar memória.



Aquartelamento de Maubisse.

confusa! Há quem goste! Há gostos para tudo!

Para trás ficaram, na película, algumas imagens que, também eu, registei:

- Beleza natural ímpar, estrada a precisar de reparação urgente, aqui e ali uma árvore caída, aqui e ali, em zonas onde parece ter havido intervenção no piso da estrada, placas do “Bangladesh Engineering” e do “1ºBIPara – Portugal”.

A época das chuvas está a chegar! É por aqui que vamos andar durante os próximos meses e é por aqui que, com um orgulho muito próprio dos Marinheiros, vamos servir Timor naquela que é a nobre missão de “PORTUGAL AO SERVIÇO DA PAZ”.



*Leão de Seabra
CTEN FZ*

A Fragata “Sacadura Cabral” na EUROMARFOR 2001

1ª Parte

Largou em 2 de Maio da BNL a Fragata N.R.P. “Comandante Sacadura Cabral” com o objectivo de integrar a EUROPEAN MARITIME FORCE (EMF). Com escalas previstas nos portos de Palma de Maiorca (Espanha), Split (Croácia), Cagliari (Sardenha, Itália), Tunis (Tunísia) e Cádiz (Espanha), a integração irá decorrer durante quase dois meses nos mares Mediterrâneo, Adriático, Tirreno e Jónio e contará com dois grandes exercícios navais multinacionais, o Trident d’Or e o Tapon.

Esta será a primeira parte da crónica dedicada ao EMF TOUR 2001, onde se abordará a fase de integração e activação da EMF, bem como o desenvolvimento da operação até Cagliari. Na segunda parte, iremos reportar-nos ao período dos exercícios navais até à desintegração da força.

ACTIVAÇÃO DA EMF E PRESENÇA NAVAL

A EMF é uma força naval aberta a todos os países da União dos Estados Ocidentais, não permanente, pré-estruturada com capacidades aéreas e anfíbias e composta por meios dos quatro países que em Maio de 1995, em Lisboa, assinaram o documento oficial da sua constituição: Portugal, Espanha, França e Itália. Com o comando operacional a ser desempenhado rotativamente cada 2 anos pelos respectivos Comandos Navais, (actualmente o ALFLOT, de Espanha), pode ser activada em apenas cinco dias.

Como missões principais desempenha, entre outras, as humanitárias ou de evacuação, de manutenção de paz e de atribuição de forças em situações de crise, tendo como principal área de actuação a orla do Mediterrâneo, sem todavia excluir qualquer outra, nomeadamente quando a operar

em conjunto com forças NATO.

Foi no contexto da activação desta força que a “Sacadura Cabral” rumou para as Ilhas Baleares, onde atracou em 04 de Maio no porto de Palma de Maiorca.

Neste já se encontrava o navio espanhol

SPS “Reina Sofia” (classe Santa Maria) e o italiano ITS “Libeccio” (classe Maestrale). O navio francês FS “Aconit” (classe Lafayette), veio a juntar-se à força poucas horas mais tarde.

Em 7 de Maio procedeu-se à cerimónia de activação formal da EMF, a bordo do navio-chefe SPS “Reina Sofia”, com a presença do Comandante da EMF (COMEUROMARFOR), Almirante de la Flota Francisco Rapallo e de delegações de cada um dos navios. Nela foram realçados os princípios básicos que estão na origem da EMF, bem como a importância estratégica para cada um dos países seus signatários.

Palma de Maiorca, sendo uma cidade já conhecida pela maioria da guarnição desde que o ano passado lá aportou durante a viagem de instrução com os cadetes do 4º ano da Escola Naval, permitiu o reencontro de conhecidos e amigos, voltando a sentir-se um ambiente de grande hospitalidade e simpatia. Foi também o primeiro contacto com os elementos das outras guarnições que nos iriam acompanhar durante todo o Tour, aspecto



Cerimónia de activação da EMF a bordo do SPS “Reina Sofia”.



A "Sacadura Cabral" em fase de aproximação para uma operação de RAS sólidos com o ITS "Libeccio".

de grande relevância enquanto veículo facilitador da integração entre os navios, bem como originador de novas e profícuas amizades.

Foi pois com o espírito de novas aventuras que a TG sob o comando do Capitão de Navio Fernando Gea Guerrero (COM-GRUEUROMARFOR) largou de Palma rumo ao Mar Adriático. Durante o trânsito foram realizados vários exercícios entre os navios da EMF e com outros meios aeronavais, entre os quais se destaca um exercício efectuado com a STANAVFORMED. Foi também possível iniciar-se o primeiro de vários "Crosspol" entre oficiais, sargentos e praças dos quatro navios, os quais registaram sempre um grande sucesso entre as guarnições.

Em 11 de Maio a EMF atracou no porto de Split, na República da Croácia. Tratava-se de uma escala que gerou grandes expectativas face à reputada beleza da Dalmácia. Desde já se diga que em nada essas expectativas foram goradas, antes confirmadas logo após pouco tempo de permanência em terra. Split, cidade de uma grande riqueza cultural e arquitectónica, fundada no séc. IV da nossa era pelo imperador romano Diocleciano, foi o local ideal para reforçar o aprofundamento da integração da EMF, quer através das múlti-

plas reuniões sectoriais efectuadas, quer pelo convívio que proporcionou a todos.

Foi com saudades e com vontade de um breve regresso que a EMF largou de Split em 14 de Maio, tendo logo após a saída efectuado um exercício com a Marinha Croata, através da participação da corveta Petar Kresimir IV (RTOP 11). No decorrer deste exercício de guerra de superfície e anti-aérea, embarcou na Sacadura Cabral um oficial de ligação da marinha croata, o mesmo acontecendo na Petar Kresimir, com o embarque de um oficial do nosso navio.

Durante o trânsito para a Sardenha, no qual a passagem nocturna do Estreito de Messina entre a Sicília e o sul de Itália continental merece referência pela sua espectacularidade, o FS "Aconit" desintegrou da TG EMF, tendo sido substituído pelo também francês FS "Duquesne" (classe Suffren). Até à chegada a Cagliari, a EMF ainda participou em exercícios com os navios italianos ITS "Etna" (reabastecedor) e ITS "San Marco" (polivalente logístico).

Em 17 de Maio a EMF atracou em Cagliari, onde já se encontravam diversos navios que iriam participar no "Trident D'or". Foi uma estadia de 4 dias que serviu para retemperar forças e preparar o grande

exercício que viria a seguir. Ainda assim muitos foram os que aproveitaram para se iniciar na típica cozinha sarda, algo distinta da usual italiana, bem como usufruir das maravilhosas praias pelas quais a Sardenha é afamada.

Em 20 de Maio, num acto de singular significado, os navios surtos no porto associaram-se à celebração do Dia da Marinha através do seu reconhecimento público, tendo içado a Bandeira Portuguesa no tope dos mastros. Ao mesmo tempo o Comandante do Agrupamento de Navios Italianos, Contraamiraglio Luigi Mantelli, emitiu uma simpática mensagem que releva a deferência atribuída à ocasião: *"In occasione della festa della marina portoghese, nel ricordo delle sue gloriose tradizioni che dalle gesta dell'Ammiraglio Vasco da Gama portano ai nostri giorni, mi è gradito esprimere il più affettuoso augurio a nome di tutti i marinai del gruppo navale italiano."*

Em 21 de Maio de madrugada largávamos para o grande exercício multinacional "Trident D'or", a decorrer no Mar Mediterrâneo até 01 de Junho.



(Colaboração do NRP "Sacadura Cabral")



● Diversos Clubes e Associações de antigos marinheiros e fuzileiros, designadamente a Associação de Fuzileiros, o Clube Escolamizado e o Clube “O Alcache”, participaram nas comemorações do Dia da Marinha, assistindo com as suas representações e respectivos estandartes à cerimónia militar e na visita à Exposição das Actividades da Marinha.

A convite do Almirante CEMA foram obsequiados com um almoço nas instalações da messe, no Farol da Guia, onde estiveram presentes cerca de 400 convivas, tendo os Clubes e Associações se feito re-



Alm. CEMA no corte do bolo comemorativo.

presentar pelas respectivas Direcções.

O Almirante Vieira Matias quis honrar esta iniciativa, no seguimento dos anos



Clubes e Ass. de Marinheiros e respectivos estandartes.

anteriores, com a sua presença, comparecendo após o referido almoço e participando no corte do bolo comemorativo.

EXPOSIÇÃO BIBLIOGRÁFICA “A NÁUTICA PORTUGUESA NO SÉCULO XVI”

● Integrada nas comemorações do Dia da Marinha 2001, esteve exposta no Museu de Marinha, de 18 de Maio a 3 de Junho passados, um conjunto de escritos, que fazem parte do património da Biblioteca Central da Marinha, relacionados com a náutica do período inicial de Expansão Marítima Portuguesa. Composta de três partes esta mostra bibliográfica foi iniciada por obras que muito contribuiriam para o conhecimento científico dos pilotos e mareantes portugueses em matérias tais como Astronomia,

Cosmografia e Geografia, as quais permitiram a evolução positiva e sistemática da arte de navegar desses nossos ilustres antepassados. Um segundo conjunto, designado genericamente por “Guias Marítimos”, “Livros de Marinharia” e “Roteiros”, possibilitou avaliar a variedade de dados e informações necessárias para o marear crescente longe da vista de terra que conduziu com segurança as embarcações portuguesas a desbravar oceanos e a alcançar terras até então desconhecidas. Neste conjunto esteve

exposta a 1ª edição, de 1555 da famosa e importante obra “A Arte da Guerra no Mar” da autoria do Padre Fernando Oliveira, a qual constitui o mais antigo tratado impresso sobre o que hoje se denomina de “Táctica Naval”.

A concluir esta exposição bibliográfica foram apresentadas obras relativas à denominada “Carreira da Índia” que, tendo início no século XVI, mediante um esforço nacional de primeira grandeza, se manteve no século seguinte como rota das especiarias.

REGATAS DO CNOCA

● Em mais uma organização do CNOCA, integrada nas comemorações do Dia da Marinha – 2001, realizou-se em colaboração com o Clube Naval de Cascais e a Marina de Cascais, um conjunto de regatas, ao largo de Cascais e no estuário do Tejo, junto à Base Naval de Lisboa.

A regata para embarcações de Cruzeiro, teve lugar no dia 20 de Maio, tendo estado envolvidas 52 embarcações nas classes IRC

e ANC. De realçar o 3º lugar da classificação em IRC obtido pela embarcação “CATAU de ESPIA” da Escola Naval. A Marina de Cascais disponibilizou o seu espaço para as embarcações de cruzeiro participantes.

Em Vela Ligeira, as regatas do CNOCA, nos dias 19 e 20 de Maio, contaram com a participação de mais de 100 velejadores.

(Colaboração de CFR EMQ Barroso de Moura)



BANDA DA ARMADA

● A finalizar a sua participação nas Comemorações do Dia da Marinha de 2001, a Banda da Armada realizou no passado dia 2 de Junho um concerto na Praia do Tamariz no Estoril, onde foram executadas as obras: The Great Escape de Elmer Bernstein; Pacific Dreams de Jacob de Haan; Cantigas à Moda Antiga de Arr. Ferrer Trindade; Latin Golg de Arr. Paul Lavender e Big Band Stomp de Kees Vlak, na primeira parte. High Society de Manfred Scheneider; The Lion King de Arr. C. Custer; The Magic of Lloyd Webber de L. Webber/W.

Barker; John Williams in Concert de Arr. Paul Lavender e Spanish Fever de Jay Chattaway, na segunda parte.



A primeira e a segunda parte foram dirigidas pelo CTEN MUS Carlos Ribeiro, Sub-Chefe da Banda da Armada e Maestro CFR MUS Araújo Pereira, respectivamente.

Com toda a certeza que as cerca de mil pessoas que se deslocaram aquela praia não deram o tempo como perdido, com uma brisa vinda do mar e com o N.E. “Sagres” ao largo fundeado, estavam reunidas todas as condições para mais uma grande noite musical oferecida pela Banda da Armada, encerrando assim a sua participação nesta efeméride.

DIA DA MARINHA NOS AÇORES

● No período de 20 de Abril a 26 de Maio decorreram, em Ponta Delgada, as comemorações do dia da Marinha na Região Autónoma dos Açores.

O início, em 20 de Abril, deu-se com a abertura de diversos torneios desportivos, tendo participado equipas do Exército e de algumas forças de segurança, torneios estes que encerraram a 18 de Maio.

No dia 20 de Maio pelas 0930 celebrou-se uma missa na Igreja da Fajã de Baixo.



Deposição de uma coroa de flores no Monumento aos marinheiros mortos na I Grande Guerra.

No monumento aos marinheiros mortos na I Grande Guerra, junto à placa alusiva a Carvalho Araújo, foi deposta uma coroa de flores pelo CALM CZMA, tendo esta cerimónia contado com a presença de um representante do Presidente da Câmara Municipal de Ponta Delgada, bem como de membros da Associação de Oficiais da Reserva Naval.

Seguidamente, no gabinete do CALM CZMA, realizou-se uma pequena cerimónia de imposição da Medalha Vasco da Gama ao Clube Naval de Ponta Delgada.

As comemorações culminaram com a realização de uma ceri-

mónia militar, presidida pelo VALM Monteiro da Silva, Comandante Operacional dos Açores. Nesta cerimónia foram impostas condecorações a militares, militarizados e civis em serviço nos Açores e contou com a presença dos militares, militarizados e civis da Marinha e seus familiares e ainda de uma delegação de oficiais, sargentos e praças da Marinha Alemã, per-



Indivíduos presentes na cerimónia militar.

tencentas a uma TG composta por dois submarinos e um navio de apoio que se encontravam, na altura, no porto de Ponta Delgada para uma visita de rotina.

Dias 19 e 20 o N.R.P. "Honório Barreto" esteve aberto a visitas, com iluminação de gala e embandeiramento em arco.

As comemorações do Dia da Marinha 2001 nos Açores terminaram a 26 de Maio, tendo-se realizado, em colaboração com o Clube Naval de Ponta Delgada, algumas regatas de diversas classes de vela ligeira. A cerimónia de entrega de prémios destas regatas decorreu a bordo da corveta "Honório Barreto" no dia 26 pelas 1630.

DIA DA MARINHA NA MADEIRA

● Entre os dias 16 e 27 de Maio decorreram na Madeira as comemorações do Dia da Marinha.

O programa iniciou-se com uma recepção oficial a bordo do NRP "Schultz Xavier", que para se associar à efeméride esteve na Região do dia 15 ao dia 22 de Maio. A participação do navio incluiu baptismos de mar de alunos do ensino secundário, a alguns dos quais foi proporcionada uma visita às Ilhas Desertas, e a cerimónia de homenagem aos marinheiros mortos, a qual foi presidida pelo Ministro da República para a Madeira e contou com a presença do Secretário Regional do Turismo e Cultura, em representação do Presidente do Governo Regional, além de outras individualidades, realçando-se a presença de dois ex-oficiais da Reserva Naval. Quer



Cerimónia a bordo do NRP "Schultz Xavier" em homenagem aos marinheiros mortos.

nos baptismos de mar, quer nesta cerimónia, participou igualmente o navio-patrulha "Zambeze", atribuído ao dispositivo do Comando da Zona Marítima da Madeira.

Inaugurada no dia 17 com a presença de várias entidades, entre as quais o Secretário Regional da Educação, o General Comandante Operacional e o Presidente da Câmara do Funchal, esteve patente ao público no Salão Nobre do teatro Municipal Baltazar Dias até ao dia 27 uma exposição fotográfica subordinada ao tema "A Aviação Naval – Passado e Presente", com documentação disponibilizada pelo Museu de Marinha, Museu Vicentes, Escola Naval e Esquadrilha de Helicópteros e o apoio de diversas entidades locais, além do Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada.

Ao final da tarde do dia 20, realizou-se na Fortaleza do Pico a entrega de prémios das regatas de vela ligeira, vela de cruzeiro e canoagem e das provas de pesca desportiva integradas no Dia da Marinha, que decorreram durante o fim-de-semana. Seguiu-se um lanche oferecido a todos os participantes.

No dia 21 realizou-se no gabinete do Capitão do Porto uma cerimónia de imposição da medalha de Filantropia e Abnegação a três nadadores-salvadores madeirenses, Carlos Fernandes e Carlos Augusto Gomes (da Câmara Municipal do Funchal) e Armando Teixeira (do Clube Naval do Funchal). À cerimónia, que teve ampla cobertura por parte da comunicação social de Região, assistiram o Presidente da Câmara do Funchal e dirigentes da Associação Regional de Vela e do Clube Naval do Funchal.

O SEXTANTE QUE PERTENCEU AO AVISO “AFONSO DE ALBUQUERQUE” FOI DOADO À MARINHA

● O sextante que pertenceu ao Aviso “Afonso de Albuquerque”, voltou a Portugal e ao património da Marinha, cerca de 40 anos depois do combate de 18 de Dezembro de 1961 e da perda do navio, ocorridos na barra do rio Zuari em Goa.

Nesse dia, em que as Forças Armadas Indianas decidiram ocupar os territórios de Goa, Damão e Diu que então constituíam o Estado Português da Índia, o Aviso “Afonso de Albuquerque” enfrentou 3 poderosas fragatas indianas num desigual combate naval, que marcou o fim de uma presença portuguesa em Goa com cerca de 451 anos.

As circunstâncias políticas de internamento da guarnição não permitiram a recolha de bens pessoais ou patrimoniais, mesmo que simbólicos, daí resultando que uma parte da memória desse combate e desse navio também tivesse ficado em Goa.

Esses bens foram recolhidos pelas forças militares indianas e alguns deles vieram a ser depositados à guarda da Polícia de Goa. Foi aí que Eric Menezes, um cidadão goês residente em Panjim, encontrou e conseguiu recuperar o sextante do navio.

Durante quase 40 anos, Eric Menezes conservou consigo aquele instrumento tão simbólico, até que decidiu oferecê-lo ao Comandante Adelino Rodrigues da Costa, que tem uma pequena colecção de instrumentos náuticos e que ocasionalmente se encontrava em Goa.



O peso da História e a memória daquele navio e dos seus homens recomendava um só destino a tão importante e simbólica peça museológica. Por isso, o Comandante Adelino Rodrigues da Costa decidiu doá-lo à Marinha Portuguesa, tendo procedido à sua entrega ao Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, que decidiu depositá-lo no Museu de Marinha.

O ESTANDARTE DA FRAGATA “D. FERNANDO II E GLÓRIA” REGRESSA À MARINHA

● Foi entregue à Marinha, na pessoa do Chefe de Gabinete do Almirante CEMA, o antigo estandarte da Fragata “D. Fernando II e Glória” à data do incêndio do navio.

Foi seu portador o CTEN MN Nobre Moreira que o recebeu das mãos dum seu familiar, conterrâneo de um sobrinho do Cabo clarim Manuel João Borracha que prestava então serviço no navio.

O estandarte fora entregue pelo Cabo Borracha ao seu sobrinho alguns anos antes do seu falecimento em 1991, e de acordo com o seu testemunho, no dia do incêndio que destruiu quase totalmente o navio, fora o Cabo Borracha, monitor e clarim do navio que, encontrando-se a bordo, decidiu salvar o estandarte, retirando-o das chamas e trazendo-o consigo quando se lançou à água.

Verificando que o navio se encontrava irremediavelmente perdido, pensou em mantê-lo à sua guarda, preservando assim uma recordação de mais de doze anos cumpridos a bordo.

À medida que os anos foram passando, o segredo que o Cabo



João Borracha guardava consigo tornou-se angustiante, por não poder partilhar com ninguém esse episódio, parte das suas memórias, e ainda com o receio de por o ter ocultado demasiado tempo poder vir a sofrer qualquer represália ou castigo.

Decidiu então entregar o estandarte a este seu sobrinho, manifestando a vontade de, após o seu falecimento, ele vir a ser entregue à Marinha.

Este seu familiar, sabendo da recuperação e restauro da fragata, cumpriu agora a sua vontade para que o estandarte regressasse ao lugar donde saiu há mais de 38 anos.

Assim, o referido estandarte depois de restaurado será entregue ao Museu de Marinha, tendo como des-

tino a sua anterior unidade.

Curiosamente, a revista da Armada publicou na sua edição nº 337, Dezembro de 2000, no verso da capa, uma fotografia inédita, onde o Cabo clarim João Borracha, de pé no autocarro, acompanhava como monitor os alunos da Obra Social da Fragata no regresso de uma deslocação.

CERIMÓNIA DE JURAMENTO DE BANDEIRA E ENTREGA DE ESPADAS AOS ASPIRANTES DO CURSO “CONTRA-ALMIRANTE PEREIRA DA SILVA”

● No passado dia 27 de Abril o Almirante Chefe do Estado Maior da Armada presidiu na Escola Naval à cerimónia de Juramento de Bandeira e Entrega de Espadas aos Aspirantes do curso “Contra-Almirante Pereira da Silva”.

O Juramento de Bandeira dos Aspirantes da Escola Naval assume um significado muito particular, especialmente importante na vida e carreira dos jovens futuros oficiais da nossa Armada. Quatro anos antes, enquanto cadetes recém incorporados na Marinha, assumiram para com a Pátria um compromisso de honra que os obrigou a uma especial conduta e dedicação ao longo da formação; mas agora trata-se de assumir em definitivo as condições da palavra dada nessa altura, transformando um compromisso de honra de cadetes, num juramento público e solene de dedicação a uma maneira especial de viver e de servir Portugal.

A cerimónia militar teve lugar na parada da Escola e começou com a entrega de condecorações a diversos militares da Armada. Seguiu-se a entrega da espada e de um exemplar dos Lusíadas, aos futuros oficiais

e uma exortação aos mesmos, proferida pelo Comandante do Corpo de alunos, Capitão-de-Fragata Luís Miguel Cortes Picciochi. Nela, teve ocasião de salientar as dificuldades inerentes às missões de chefia para que foram preparados e, com significativas palavras, fez-lhes notar a responsabilidade do que os esperava: “Quando do outro lado do Mundo, se ouviu chorar em português, atravessámos três oceanos e de dois montes de pedras reconstruímos um hospital e uma escola. Quando foi necessário, nas correntes do Douro, provámos que temos capacidade científica e os melhores mergulhadores do mundo. É nessa Marinha que ireis servir Portugal”. Um futuro que só pode cumprir-se com “Amor à Pátria, disponibili-



dade permanente, lealdade, ética, rigor, verdade na acção, coragem moral e física, camaradagem e saber”. Sobretudo com uma vontade constante de aprender cada vez mais, para cumprir o lema do infante D. Henrique que inspira a Escola “Talent de Bien Faire”.

Seguiu-se o compromisso solene dos Aspirantes alunos e o desfile das Forças em parada.

(Colaboração da Escola Naval)

PAINEL SOBRE DETECÇÃO REMOTA

● No passado dia 18 de Abril, realizou-se, no auditório principal da Escola Naval, um Pannel sobre Detecção Remota, cujo objectivo foi complementar a formação científica dos alunos da Escola Naval e divulgar um assunto da maior actualidade, de vanguarda tecnológica e do maior interesse para a comunidade naval.



Imagem, duma área urbana, obtida com Radar Lateral Aerotransportado (sistema semelhante, no seu funcionamento, ao sonar lateral), na banda X e com uma resolução de 1x1 m. As aplicações militares deste tipo de radar incluem reconhecimento e direccionamento de armas. As aplicações civis incluem topografia, seguimento de icebergues, aplicações agrícolas, etc. Este é um exemplo em que a tecnologia militar pode ser usada para fins civis.

PALESTRA	AUTOR	INSTITUIÇÃO
Introdução à Detecção Remota	Capitão-Tenente Dionísio Varela	Escola Naval
O Sistema de Radar Meteorológico Nacional	Dr. Sérgio Barbosa	Instituto de Meteorologia
Radar para VTS	Prof. Dr. Alves Moreira	Instituto Superior Técnico
Radar de Abertura Sintética	Prof. Dr. Biucas Dias	Instituto Superior Técnico
Detecção Remota em Meteorologia	Prof. Dr. Carlos Camara	Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa
Aplicações Acústicas em Oceanografia e Hidrografia	Primeiro-Tenente Freitas Artillheiro	Instituto Hidrográfico

O Pannel foi também divulgado no meio universitário civil e militar tendo assistido ao evento alunos e professores da Escola Naval e de várias Faculdades e Institutos Superiores, nomeadamente da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, da Academia da Força Aérea, da Escola Náutica Infante D. Henrique, entre outros.

A Detecção Remota tem aplicação em várias disciplinas ministradas actualmente na Escola Naval, como sejam, a Navegação, a Oceanografia, a Tática Naval, as Armas Submarinas e, ainda, nas novas disciplinas que serão introduzidas no futuro currículo do curso de Marinha, como sejam os Sistemas de Informação Geográfica e Complementos de Sistemas de Combate. Este assunto abrange, por exemplo, técnicas de radar, sonar, sensores ópticos, de infraver-

melhos, cujas aplicações no mar, quer para fins científicos, quer para fins militares, têm cada vez maior desenvolvimento.

O Pannel consistiu num conjunto de apresentações, abaixo discriminadas, efectuadas por professores universitários ou técnicos superiores com reconhecida competência nesta matéria, cobrindo várias disciplinas da Detecção Remota que empregam as tecnologias, actualmente, mais avançadas.

O Pannel de Detecção Remota organizado pelo Departamento de Marinha da Escola Naval, constituiu uma oportunidade de divulgação no âmbito da ciência e tecnologia, com aplicação directa no meio marítimo que é, sem dúvida, a rota a seguir para a descoberta dos oceanos do futuro.

(Colaboração do CTEN Dionísio Varela)

SEGUNDAS JORNADAS DE FARMÁCIA HOSPITALAR DO HOSPITAL DA MARINHA

● Após o sucesso das 1^{as} Jornadas de Farmácia em 1999, o Departamento Farmacêutico realizou as 2^{as} Jornadas, que tiveram como principal objectivo a troca de experiências entre militares e civis.

A sessão solene de abertura foi presidida pelo Vice-CEMA que frisou a importância do intercâmbio entre os serviços militares e seus congêneres civis. "A interpenetração entre a sociedade civil e a componente militar, inevitável, desejável e com mútuas vantagens, há muito acontece nas suas diferentes vertentes técnico-científicas".

Na sua alocução, o Director do Hospital da Marinha, Dr. Barata Valério, frisou a importância da Farmácia Hospitalar em qualquer hospital. É fundamental como agente farmaco-económico através do controlo dos sistemas de distribuição dos medicamentos e intervenção na preparação de terapêutica citostática e nutrição parentérica, no controlo de qualidade, no apoio nutricional e na monitorização terapêutica. Neste hospital o farmacêutico é um elemento necessário e totalmente integrado na equipa multidisciplinar de saúde. O Dr. Valério terminou a sua alocução com o visionamento de um filme sobre o trabalho da Armada, principalmente no campo da ajuda humanitária.

As comunicações científicas foram iniciadas da melhor forma, com os chefes da Farmácia Hospitalar do Hospital Militar Principal, TEN COR Farmacêutico do Exército Serrano e o chefe do Departamento Farmacêutico do Hospital da Marinha, CTEN Miranda, que deram a conhecer a Farmácia Hospitalar nas Forças Armadas. Apesar de lutarem com grandes dificuldades de estrutura e de pessoal, ambos os hospitais conseguem atingir o seu principal objectivo "Fazer Farmácia Clínica e não

Clínica", segundo palavras do Dr. Serrano. Foi também salientado pelo Dr. Miranda, que apesar da classe de Farmacêuticos Navais estar em extinção, contrariamente ao que se passa na sociedade civil, estes têm um papel importantíssimo na racionalização da terapêutica e integração na equipa multidisciplinar hospitalar.

Seguiu-se a comunicação da Dra. Sara Rodrigues e Dra. Manuela Vicente, do Hospital de Sta Marta, que demonstraram a importância da qualidade dos serviços farmacêuticos.

O Professor Dr. Mauricio Barbosa falou sobre as preparações farmacêuticas na Farmácia Hospitalar.



O Dr. Melo Gouveia, Director da Divisão de Medicamentos do INFARMED, focou um tema bastante polémico para os farmacêuticos hospitalares, os pedidos de autorização especial. Esta comunicação teve uma calorosa intervenção da audiência, mas o Dr. Melo Gouveia frisou que o INFARMED apenas tem como objectivo a defesa da saúde pública e não complicar o serviço dos farmacêuticos hospitalares (!?)

Seguiu-se a intervenção da Dra. Regina Carmona, do Centro de Farmacovigilância, que falou sobre a resposta e motivação hospitalar para a notificação das reacções adversas.

O Dr. António Feio focou a importância da intervenção do farmacêutico hospitalar nos ensaios clínicos, referindo que este desempenha o papel no circuito do medicamento de ensaio, sendo a sua participação obrigatória em muitos países. Transmitiu ainda a experiência a nível do Serviço Farmacêutico dos Hospitais da Universidade de Coimbra.

Seguiu-se a alocução do Dr. Jorge Veiga, colega farmacêutico dos Hospitais da Universidade de Coimbra, responsável pelo serviço de Radiofarmácia. Falou sobre Passado, Presente e Futuro da Radiofarmácia.

A última comunicação desse dia referiu a importância da gestão integrada na área da saúde como meio de optimização dos cuidados sanitários. Os Informáticos da empresa Getronics apresentaram uma aplicação informática de Gestão Hospitalar de Medicamentos.

Os trabalhos encerraram com um magnífico concerto pelo quinteto de sopro da Banda da Armada a que se seguiu um jantar no Museu da Marinha.

O dia de sábado, foi ocupado com a comunicação do Professor Dr. Rogério Gaspar, Vice-Presidente do INFARMED, que falou sobre a reorganização da Farmácia Hospitalar a nível nacional e um polémico painel debate sobre as carreiras hospitalares.

Após o encerramento seguiu-se um magnífico repasto tendo como pano de fundo as belas águas do Tejo.

Face à enorme receptividade da comunidade civil o projecto das Jornadas de Farmácia Hospitalar terão continuidade dentro de dois anos, segundo a Comissão Organizadora.

(Colaboração do Hospital de Marinha)

CLUBE NÁUTICO DOS OFICIAIS E CADETES DA ARMADA (CNOCA) CRUZEIRO DA PÁSCOA

● Realizou-se no passado mês de Abril, o "Cruzeiro da Páscoa" – uma iniciativa anual do CNOCA – que contou com a participação de 28 alunos da Escola de Vela Ligeira.

Estiveram envolvidas as embarcações "Altair", "Sabik", "Stratus" e "Xeriff" do Clube e ainda as embarcações "Marear" e "Nimbus" de sócios.

No dia 7 de Abril as embarcações largaram da Base Naval, tendo pernoitado na Marina da Expo. No dia seguinte largaram com destino a Vila Franca de Xira onde atracaram às 16.00 horas, no cais do



Jardim de Vila Franca. No dia 9 continuaram a subida do rio fundeando em Valada do Ribatejo às 15.00 horas.

No dia 9 e 10 realizaram-se diversas actividades náuticas e de entretenimento

em terra com o envolvimento de todos os participantes.

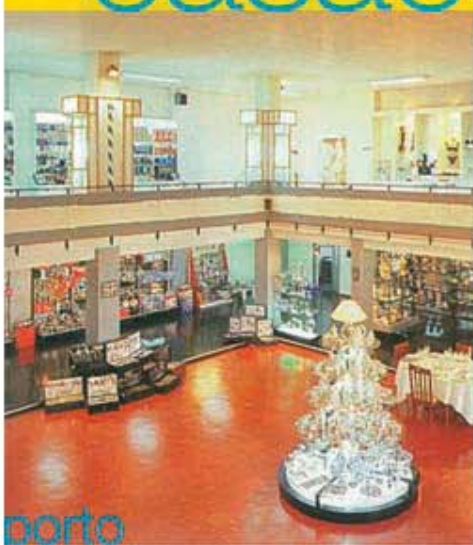
No dia 11 iniciou-se a descida do rio, atracando à tarde novamente no cais do Jardim de Vila Franca de Xira.

O Grupo nº 1 de Escolas da Armada ofereceu um jantar aos participantes e pais dos alunos, o que permitiu um excelente convívio.

A descida completou-se no dia 12, chegando a frota às instalações do CNOCA cerca das 15.00 horas.

(Colaboração do CNOCA)

casãoshopping



porto



lisboa

Novo Sistema de Crédito

24 meses sem juros

Acordos: Exército, PSP, GNR e F. Aérea (Marinha em estudo)

Porto

Rua da Boavista, n.º 218 - 4050-102 Porto
t: 22 200 45 04 f: 22 200 39 43

Reabre com novos
espaços e novos
horários

2ª a sábado das 10h às 22h
domingo das 10h às 19h

Lisboa

Campo de Santa Clara - 1147-651 Lisboa
t: 21 884 55 06 f: 21 887 61 04

2ª a sábado das 10h às 19h

A tempestade e o sorriso

Encontrei hoje um rabisco rude, num papel sujo, já com algum tempo. Esse rabisco lembrava uma tempestade, que aconteceu há já alguns anos, em Dezembro, nos Açores...Falava, também, de saudade, pois era Natal, que cada um vivia de modo próprio e íntimo...

A maior parte das pessoas tem do mar uma ideia poética e dos marinheiros alguns terão, mesmo, a noção de que levam uma vida regalada e de passeio,

nas suas viagens. Eu próprio tinha uma visão romântica do mar até ser afligido pelo enjoo, até sentir o peso das vagas sobre o costado do navio, até viver, enfim, o desconforto da distância e o silêncio profundo da saudade – que aflige todos os marinheiros, mesmo os que não o confessam.

Nas tempestades, ocorrem estados físicos e estados de alma, inimagináveis em terra. O inacreditável assume-se como

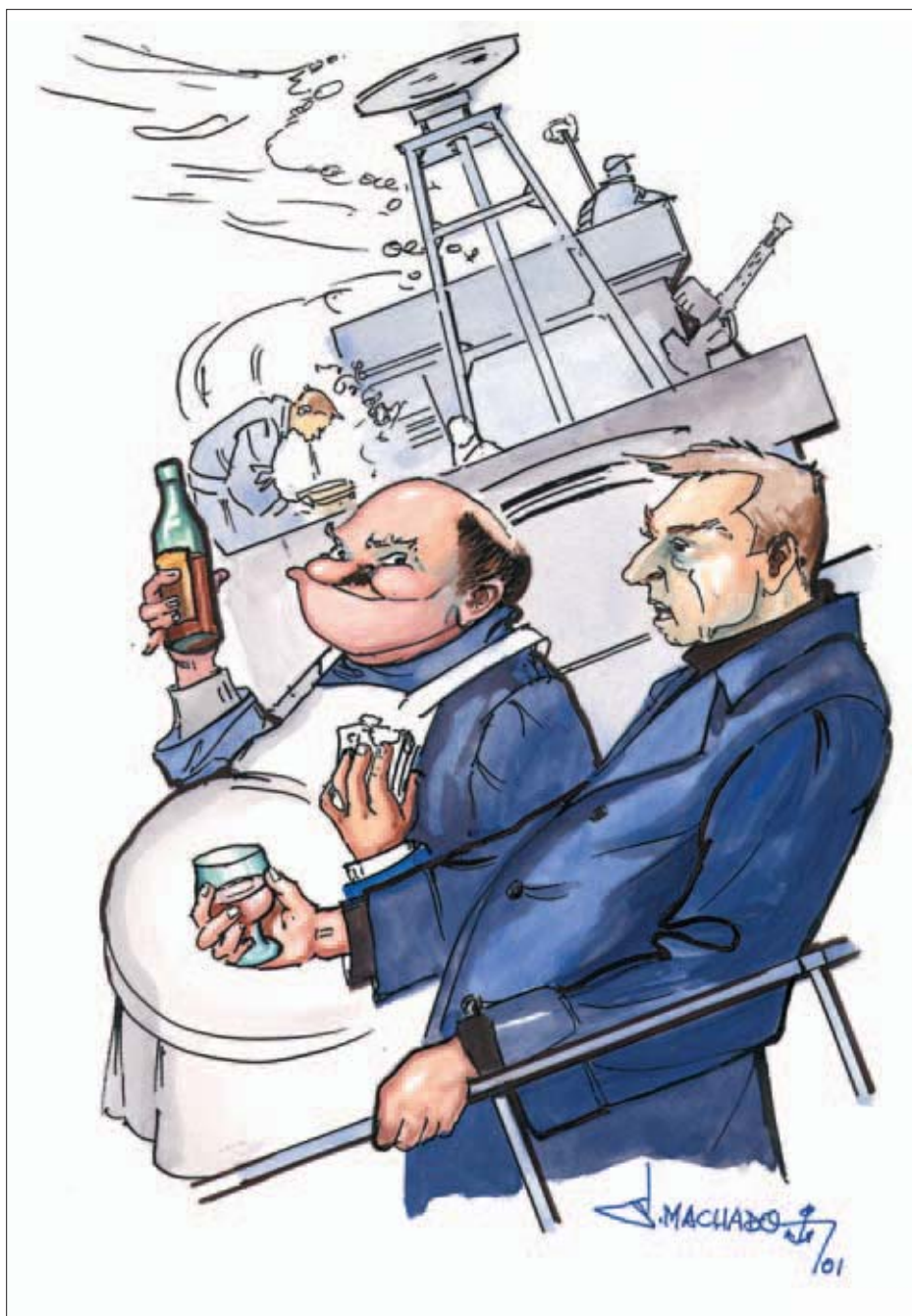
normal, o sofrimento torna-se um padrão aceitável... Pense nisto o caro marinheiro: em que outra profissão se trabalharia com um balde por perto, para despejar aquilo que o estômago, a tempos regulares, se recusa a aceitar? Em que outra situação, em profundo sofrimento físico, que em muitos casos, nem os modernos fármacos conseguem mitigar, se retomaria sem hesitação um posto de trabalho? Que outras pessoas gracejariam com a sua própria náusea, a quem chamam carinhosamente *gregório*?

Dito de outra forma, em que outro ambiente se desenhariam planos de batalha e se planeariam ataques à mistura com o aroma de um almoço provado duas vezes e se manteria a capacidade de sorrir a esse propósito? Estou seguro que em nenhuma outra profissão se toleraria tanto, de forma tão leve... Além do mais, a Marinha é democrática na distribuição do sofrimento, já que o enjoo aflige, de forma imparcial, comandante ou grumete.

Ao contrário, deste tipo de atitude sóbria, deste sentido do dever, que presenciei vezes sem conta, são frequentes, noutras profissões, os atestados por gripe e os impedimentos súbitos muitas vezes por doenças que não existem... Contudo, dessas outras profissões falarão, porventura, outros médicos com perspectivas diferentes da minha, com outro sentido da realidade e, possivelmente, com muito mais arte...

Mas, voltemos à tempestade em causa, que foi das mais medonhas que presenciei. A corveta, em que estava embarcado, largou às pressas do porto da cidade da Horta. O vento era violento, de tal maneira que havia contentores avançando sobre o navio. Tinha havido um pedido de socorro – um iate supostamente em perigo de naufrágio. Durante 4 dias fomos fustigados por uma ventania infernal e ondas que faziam crer que estávamos num submarino, mesmo quando observadas da ponte.

Ninguém se tinha em pé mais que o necessário. As cadeiras da Câmara de Oficiais balançavam vertiginosamente e a superestrutura, da já gasta embarcação, rangia a um ritmo caótico, numa sinfonia intrigante e ameaçadora. Quis ir à ponte filmar o fenómeno (coisas de médico...), quando, na asa da ponte, fui presenteado pelas emanções gástricas de um grumete na sua primeira viagem, que não respeitou



a direcção do vento. Terminei, logo ali, a reportagem...

Ninguém comia de verdade, umas sandes aqui e ali, um sumo, nada mais. Só um homem se manteve firme e bem humorado. Era o Cabo cozinheiro, conhecido a bordo como o *Ti`Alegre*. Um homem calvo, obeso, de abdómen proeminente, uma face rosada e divertida de Zé Povinho. Já Cabo antigo, sempre – fazendo fé na alcinha – muito bem disposto e com um particular gosto pela pinga. Era um excelente cozinheiro, brincando todos a bordo, de forma regular, com os frutos do seu trabalho, sendo um magnífico técnico no seu mister...

Apesar do balanço, O *Ti`Alegre* mantinha-se imperturbável na sua cozinha, assobiando sempre a mesma cantiga (*“as pombinhas da cat`rina”*), cozinhando repastos que poucos iriam consumir.

Ora, na manhã do segundo dia em que navegávamos, naquele inferno, estava eu já com uma cor entre o verde e o azul, quando alguém me chamou:

- *Doutor, Doutor, tenho aqui um petisco para si!* – era o *Ti`Alegre* com um sorriso malandro.

- *Ó Sr. Cabo, olhe que eu já não tenho estômago, quando mais pensar em petisco* – respondi eu, meio a sério, meio a brincar.

- *É que o Doutor não provou deste medicamento que eu aqui tenho!*

- curioso, reparei que o *Ti`Alegre* tinha umas sandes deatum com bom aspecto e apontava, trocista, para uma garrafa, poeirenta, de vinho tinto.

- *Ó Doutor prove lá do xarope!* - insisti o *Ti`Alegre* a sorrir – ia declinar definitivamente a oferta, quando tão inovador clínico me fez cheirar o aroma do tinto – *o cheiro faz parte do tratamento* – continuava ele, com sincera alegria.

O aroma era verdadeiramente divinal. O sabor amaciou o esófago e passado algum tempo senti um calor e uma tontura, que me fizeram sentir bem, esquecen-

do a tempestade e o enjoo. Fiquei progressivamente mais tonto, até que avancei, corajosamente, para a sandes deatum. Soube-me bem o atum e ainda melhor o cheiro do pão. Bebi mais um copo e outro. Sentia-me leve... Às tantas, já não percebia se era enjoo ou tontura, só sei que me apeteceu repousar, desci à Enfermaria, que era logo ali. Deitei-me no beliche e por lá fiquei. Nesse dia já não sofri mais, nem as saudades nem o enjoo me apoquentaram...

Nos dias seguintes, eu e outros, voltamos às sandes e, sobretudo, procurámos a força que emanava de tal ser, que sorria do enjoo e troçava do desconforto. A tempestade ficou menos ameaçadora e o tempo passou mais depressa... O iate, fomos informados, tinha chegado pelos seus próprios meios a bom porto. Regressámos à cidade da Horta.

Desde então, percebi que tão reputado cozinheiro tinha dotes especiais, muito para além da mestria culinária. Tal como fizera comigo, tinha sempre uma palavra amiga, para quem com ele se cruzava. Misturavam-se à uma as chalaças bem humoradas, com as perguntas sobre a filha de um, ou a mãe de outro... Tudo lhe saía assim, de uma forma simples e genuína. Como se a menor conversa tivesse importância e a alegria fosse toda poderosa.

Evidenciava uma leveza no ser, que lhe permitia, quase no mesmo tom, saudar o comandante e picar o grumete rancheiro, com pouca vontade para tratar da louça...

Nesse Natal, organizou uma festarola no refeitório. Fez de Pai Natal e até distribuiu prendas... mingando a saudade que nos ia no coração. Também tive prenda:

- *Tome lá Doutor, não vá faltar-lhe o remédio pró enjoo!* – Era mais uma garrafinha daquele tinto poeirento...

Durante muito tempo meditei sobre o *Ti`Alegre* e sobre o que ele representa.

Pareceu-me então e mais ainda hoje, que o *Ti`Alegre* personifica, de uma forma extraordinariamente bela, a capacidade de resistir à adversidade – sob todas as formas. Esta qualidade, acredito eu, não se aprende facilmente. Não parece ensinar-se na Universidade, nem se adquire só pelo fervor religioso. É antes e muito mais, o resultado de uma vida cheia de trabalho e de tempestades, como é a vida de muitos Cabos antigos de Marinha, que fui conhecendo. Vem, acredito do coração, de uma força interior que obriga a resistir, a lutar até ao fim, com alegria...

Esta qualidade, intrínseca, reconhecerá o leitor, está presente em muitos dos que conhecemos – principalmente entre os mais simples. Tal riqueza, assim fui conhecendo, está bem distribuída pelas guarnições dos navios da Armada. Se assim não fora, como se tolerariam a saudade, a distância e as palavras de alguns críticos, que nunca sentiram o balanço e para quem o horizonte é pouco maior do que a própria sala de estar...

Esses homens, anónimos, são, cada um à sua maneira, heróis e maestros activos, nesta sinfonia, muitas vezes pouco harmoniosa, a que chamamos viver...

Nos dias em que, no mais íntimo do ser, a vida me parece pesada e triste, neste enxame de abelhas a que chamamos *grande cidade*, recorro o *Ti`Alegre* e a sua alegria. Com ele se aprende o verdadeiro valor de um sorriso... Se por ele passarem estas linhas dirá certamente:

- *Olhó malandro, foi escarrapachar isto na Revista!*

E o tinto? - perguntarão alguns a esta altura.

Desse também me vou lembrando. Parece, afinal, que o *Ti`Alegre* também aqui estava certo, é que o tinto faz bem... aos doentes do coração... 

Doc.

CONVÍVIOS

NÚCLEO DE FUZILEIROS DOS TEMPLÁRIOS

● No passado dia 29 de Abril realizou-se na Quinta da Gracinda Mateus, o 5º almoço “Convívio do Núcleo de Fuzileiros dos Templários”. Habitual reunião anual, que congrega antigos fuzileiros que fizeram parte das unidades que participaram na Guerra do Ultramar e os actuais que têm cumprido missões humanitárias na Europa, na África e na Oceania, juntou este ano cerca de três centenas de militares tendo contado com a presença do Comandante do Corpo de Fuzileiros, CMG Cunha Brazão e de oficiais do seu Estado-Maior.

De salientar que foram anunciados os corpos gerentes do Núcleo o qual passará a fazer parte da Associação de Fuzileiros, tendo, na ocasião, o respectivo Presidente da

Direcção, CMG Almeida Viegas, fornecido informações sobre esta Associação que se encontra em franco desenvolvimento.

Prova da vitalidade do Núcleo foi a significativa presença de jovens fuzileiros, a exemplo do que sucede em outros grupos de marinheiros disseminados por todo o País, facto que assegurará a continuidade destes movimentos que têm constituído um excelente meio de difusão da Marinha.



ELECTRONIC WARFARE

A i r • L a n d • S e a



TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, SA

Rua General Ferreira Martins, nº 6 - 2B - 1495-137 Algés * Tel: 21 4123590 Fax: 21 4123600

E-Mail: telerus@mail.telepac.pt

CONVÍVIOS

MOToclube NAVAL 20º PASSEIO - ALCobaÇA

● O Motoclube Naval realizou no passado dia 25 de Março o 20º passeio, passando pela Batalha e Alcobaça.

Durante a manhã foi realizada uma prova de Kart, no Kartodromo da Batalha – Euroindy, onde os condutores puderam sentir experiência de conduzir em piso escorregadio, apresentando algumas manobras inéditas, sendo os três primeiros classificados o (1º) - 2TEN SEP Teixeira Fernandez; (2º) - 1TEN Duarte da Conceição; (3º) 1TEN Rodrigues Soares.

O almoço decorreu num empreendimento de turismo rural – Quinta do Pinheiro, em Alcobaça, onde o ambiente da casa e os sabores gastronómicos com que foram agraciados os presentes, foram bastante elogiados.

Face ao adiantar da hora, a visita guiada ao Mosteiro de Alcobaça não pode ser realizada por este se encontrar encerrado, tendo os *motards* aproveitado para tentar um regresso a seco, o que veio a ser frustrado.

O Motoclube Naval agradece a todos os que participaram e apoiaram este evento, em particular à Petrogal, Lisfil e a A. da Costa.

JANTAR NO CLUBE MILITAR NAVAL

● No âmbito de uma iniciativa levada a cabo pelo Clube Militar Naval, destinada a promover as tradições e costumes populares e regionais, realizou-se no passado dia 12 de Maio, o primeiro de uma série de jantares temáticos, desta feita dedicado à gastronomia minhota.

Os convidados, reunidos na Biblioteca, deram início a esta celebração provando as ricas iguarias regionais do Minho e diversos vinhos da Adega Cooperativa de Ponte da Barca, que prontamente acedeu a participar nesta iniciativa.



No final da prova de vinhos, o Clube Militar Naval e a Casa do Correio-Mor, casa de turismo-habitação situada em Ponte da Barca, celebraram um protocolo que permitirá que todos os sócios do Clube passem a usufruir de um desconto de vinte e cinco por cento em todos serviços prestados.

O jantar constou de arroz de lampreia acompanhado por vinho verde, seguido de diversos doces regionais. No final, com o café, foi servida uma muito apreciada Aguardente Velha da Adega Cooperativa de Ponte da Barca. A presença de dois artistas, Armando Marinho e João Real, completou a excelente disposição que se fazia sentir, com a tradicional “desgarrada”, fados e outras músicas populares.

O sucesso desta iniciativa ficou comprovado pelo entusiasmo dos participantes, e fica devedor do forte empenho da Direcção do Clube Militar Naval, da Câmara Municipal de Ponte da Barca, dos artistas convidados e dos proprietários da Casa do Correio-Mor, resultando numa noite de sábado muito agradável. Resta aguardar pelo próximo...

(Colaboração do STEN Reis Marinho)

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

(Problema nº 34)

Tente primeiro resolver a 2 mãos tapando E-W

Norte (N):

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

Oeste (W):

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

Este (E):

♠	♥	♦	♣
4	6	A	D
3	5	R	3
2	4	2	2
	3		

Sul (S):

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

Todos vulneráveis, segue-se o seguinte leilão:

N	E	S	W
1♣	-	1♠	-
2♣(a)	-	2♦	-
3♦	-	3ST(b)	todos passam

(a) – ã pode dar 2♦ pois isso corresponderia a uma inversa e a mão é fraca

(b) – apesar de ter só um ♣ pensa que será melhor contrato do que 5♦

Na verdade 5♦ é um contrato sem qualquer problema, mas agora há que tentar cumprir os 3ST que marcou. Como deve S jogar, com saída a ♥V.

.....

SOLUÇÕES PROBLEMA Nº 34

A saída veio criar o problema de não poder tentar fazer as 9 vazas com 2♠+2♥+3♦+2♣. A passagem a ♣D, ou apanhá-la à 2ª, parece ser uma solução, mas se estiver mal jogam-lhe outra ♥ e não consegue pôr a mão no morto para fazer os ♣ apurados, levando 2/3 cabides. Mas será assim? Repare que não, se no ♣R baldar ♥R ficando com ♥D para entrar no morto, para além da via do ♦. Nunca dará mais do que 1♠+2♦+1♣.

Nunes Marques
CALM AN

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CFR Carlos Fernando Bandarra Branco - Adido de Defesa junto da Embaixada de Portugal em Rabat – Marrocos, acumulando com idênticas funções em Tunes – República da Tunísia ● CFR António Henriques Maló Rocha de Freitas - Comandante do NRP “Sacadura Cabral”, em substituição do CFR José Luís dos Santos Alcobia ● CTEN José António Croca Favinha - Comandante do NRP “João Roby, em substituição do CTEN António Manuel de Carvalho Coelho Cândido ● CTEN Pedro Sassetti Carmona - Comandante do NRP “Vega”, em substituição do CFR Nuno Murray Bustorff Silva ● 1TEN João Paulo Delgado Codinha - Comandante do NRP “Bacamar-te”, em substituição do 1TEN Paulo Jorge Gomes Lopes Pereira.

RESERVA

● CMG Henrique Luís Monteiro Marques ● CMG Helder Correia Loureiro ● CMG Manuel Amandio Francisco Pina ● CMG José Luís Rodrigues Portero ● CMG MN Fernando Sotto-Mayor Coelho de Sousa ● CMG AN Luís Augusto de Figueiredo Vasco dos Santos ● CFR AN Victor Manuel Loureiro Grácio ● CFR EMQ Alberto Teixeira Bigote de Almeida ● CFR José Maria Marques Paiva ● CFR Luís Manuel da Cunha Sousa Machado ● CFR Albino dos Santos Fidalgo ● 1TEN Modesto António de Matos Rosado ● 1TEN João Pires Ramiro ● 1TEN José João Pereira da Silva ● 1TEN Joaquim dos Reis Dimas Algarvio ● 1TEN João Maria Estevão do Rio ● 1TEN Hermínio Luís de Castro Veiga ● SMOR Eusébio do Rosário Rosa Esteves ● SMOR Manuel José dos Santos António ● SMOR João José de Oliveira Nunes ● SMOR Joaquim Januário Coelho de Almeida Matos ● SMOR José Manuel Palrao Ribeiro ● SCH Joaquim do Rosário Sintra ● SCH José Carlos Ferreira ● SCH José Manuel Martins ● SAJ Armando de Jesus Cordeiro ● SAJ José António Filipe Raimundo ● SAJ Luís do Nascimento Andrade ● SAJ Augusto da Costa Bernardino ● SAJ Adelino Pacheco Gomes

● SAJ Artur da Silva Monteiro ● SAJ Joaquim António Pires Plácido ● SAJ João Batista Simões ● SAJ Rui dos Santos Pinheiro ● SAJ António João Gonçalves Mendes ● SAJ António Manuel Sabino ● SAJ Manuel Ramalho dos Santos Silva ● SAJ Ribeiro Augusto Martins ● SAJ Manuel Maria Cêpa Carpinteiro ● SAJ João José Parreira Carrapeto ● SAJ Armando Elias Ribeiro ● SAJ Samuel Pereira Batista ● 1SAR José Valério Cansado Corvo ● 1SAR José Manuel Nogueira Alves ● 1SAR Júlio Celestino Pereira Migueis ● 1SAR António Pereira Gonçalves ● 1SAR Manuel António Martins das Neves ● 1SAR Carlos Manuel Magalhães de Oliveira Mota ● 1SAR José Manuel Simões Lopes ● 1SAR Emídio Gonçalves Martins ● 1SAR Luís Alfredo Lopes dos Santos ● 1SAR Carlos José Máximo Ramos ● 1SAR José Alberto de Jesus Nora ● 1SAR Jacinto Marques Severino ● 1SAR Ilídio Bermudes Botelho ● 1SAR Vasco Furtado da Silva Batista ● 1SAR Abel Luís Amorim Leite ● 1SAR António Guerreiro Baltazar ● 1SAR Ricardo da Silva Dias ● 1SAR Vasco Furtado da Silva Batista ● 2SAR Paulo Jorge da Conceição Canhola ● CAB Manuel Pedro dos Santos Fernandes ● CAB Joaquim António Cerqueira Bragança ● CAB Domingos Ribeiro Alves ● CAB Fernando Nunes Mendes ● CAB Manuel Nunes da Silva Ferreira ● CAB Amandio Manuel Correia ● CAB Leonel Marques Romão ● CAB Valdemar de Oliveira Pereira ● CAB António Fernando Costa Eugénio ● CAB José de Amaral Nogueira ● CAB António José Marques Gomes da Cunha ● CAB Fernando da Anunciação Gonzaga Ribeiro ● CAB Silvino Luís da Mata Lapa ● CAB João Manuel David Carraça ● CAB José Artur de Castro Gonçalves ● CAB Mário Jorge Campos Silva ● CAB Amadeu Oliveira Caramelo ● CAB José Maria Porfírio Teixeira ● CAB Amílcar Mendes Pires ● CAB António Nogueira Pisa ● CAB José Alberto Bandeira Baetas ● CAB António Manuel Cerdeira ● CAB António José Pinto ● CAB João Francisco Roque ● CAB Ulisses José Cardoso ● CAB João Emílio Patacas Mourato Elvas ● CAB Manuel da Silva Vilão ● CAB António Carlos de Melo Custódio.

SAIBAM TODOS

CLUBE MILITAR NAVAL

PRÉMIO “MARINHEIRO ARTILHEIRO ANTÓNIO FERREIRA”

● Os prémios correspondentes ao ano lectivo de 2000/2001 em número de dois, no valor unitário de Esc.: 50.000\$00, são reservados a filhos de praças da Armada e destinam-se a premiar os alunos que obtenham classificações elevadas nos cursos do 9º Ano ou equivalente e 12º Ano ou equivalente.

• A habilitação aos prémios “Marinheiro António Ferreira”, em cada ano, será feita pelos pais ou encarregados de educação ou pelo aluno, em carta registada dirigida ao presidente da Direcção do Clube Militar Naval, Av. Defensores de Chaves, 26

– 1000-117 Lisboa, expedida até **15 de Novembro de 2001**, na qual conste o estabelecimento oficial em que o aluno tiver concluído os anos escolares e onde igualmente conste:

Nome do aluno, data de nascimento, filiação do pai e da mãe, endereço dos pais ou encarregados de educação, escola ou liceu que frequentou no ano lectivo 2000/2001, número da turma n.º do aluno e n.º do ano que frequentou no ano lectivo de 1998/99, média final que obteve no ano lectivo de 2000/2001.

CONCURSO DE ADMISSÃO DE VOLUNTÁRIOS DO SEXO F/M PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO EM RC NA CATEGORIA DE PRAÇA

● Os documentos para admissão ao concurso deverão dar entrada no Comando da Zona Marítima dos Açores e no Comando da Zona Marítima da Madeira até às 16.30 horas do dia **31 de Julho de 2001**. Os candidatos poderão optar pela entrega dos documentos nas Capitânias e Delegações Marítimas sediadas nos Açores e na Madeira até às 16.30 horas do dia **6 de Julho de 2001**.

As inspecções médicas e os exames psicotécnicos terão lugar de:

3 a 14 de Setembro de 2001.

Incorporação:

12 de Novembro de 2001.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

29. O QUADRO DA BATALHA NAVAL DO CABO DE S. VICENTE

Um dos melhores quadros do nosso Museu de Marinha deve-se a Antoine Léon Morel-Fatio e representa a batalha do Cabo de S. Vicente, travada entre as forças liberais e absolutistas, no ano de 1833. O autor não está na galeria dos “grandes pintores franceses” (que, aliás, é riquíssima), mas destacou-se na representação de quadros navais, tendo sido um dos primeiros pintores oficiais da Marinha Francesa, contratado pelo ministério pelas suas capacidades artísticas e pela sua dedicação aos temas marítimos de todos os tipos. O Cercle de la Voile de Paris, fundado em 1858, ainda hoje exhibe a sua bandeira, cujo desenho se deve a Morel-Fatio. Foram por ele registados alguns dos mais significativos eventos de guerra naval, ocorridos entre o final do século XVIII e princípio do XIX que, em muitos casos, resultaram da observação directa do autor, como acontece na representação do ataque a Argel pelo Almirante Duperré (1830) e os quadros sobre a guerra da Crimeia (1854-55). A pintura em óleo sobre tela (317 x 200 cm) que se exhibe no Museu de Marinha pertenceu ao infante D. Afonso Henriques – irmão do rei D. Carlos –, passando para o espólio da viúva, a Sra. D. Nevada Stoodly Hayes (ou Nevada de Bragança), a quem a Fundação da Casa de Bragança a pretendeu adquirir. Entretanto, o Museu de Marinha manifestou a vontade de ficar com ela – dada o seu valor artístico e a importância histórica – e o seu pedido foi compreendido pelo Dr. António Luís Gomes, que presidia à Fundação. Mas só passou para o património da Marinha após a morte da proprietária, em 1941, e por compra directa efectuada durante o processo de habilitação de herdeiros.

A batalha do Cabo de S. Vicente teve uma importância decisiva no desfecho da guerra civil que, em 1832-34, opôs as forças liberais, fiéis à entrega da coroa de Portugal a D. Maria, filha de D. Pedro e as absolutistas que preconizavam a entronização de D. Miguel. Este último tinha aproveitado as circunstâncias em que lhe foi entregue a regência, ao ponto de pretender assumir-se como rei e o facto provocou a vinda de D. Pedro do Brasil para dirigir pessoalmente uma revolta contra o usurpador. Inicialmente conseguiu reunir uma força militar e um governo nos Açores, assumiu ele o cargo de regente e, em 1832, seguiu para o continente com intenções de repor a sua filha no trono. As forças liberais desembarcaram na praia de Pampelido (Mindelo), e contavam com um apoio maciço da população e das guarnições militares que julgavam fiéis defensores da Carta Constitucional, mas tal não aconteceu. A guerra prolongou-se, as tropas de D. Pedro ficaram cercadas no Porto e a situação apresentava-se como desesperada, quando foi decidido abrir uma nova frente de combate a sul.

Uma decisão acertada que, inicialmente, viria a funcionar como diversão, mas que, depois, se veio revelar muito útil para uma rápida aproximação a Lisboa, com o isolamento de D. Miguel que se viu forçado a capitular. E um momento que marca a viragem da situação militar para o lado dos liberais é, sem sobre de dúvida, quando a esquadra de D. Miguel é derrotada perto do Cabo de S. Vicente, pelas forças fiéis a D. Maria, comandadas no mar pelo Almirante Carlos Napier. Depois do desembarque em Cacela (praia da Alagoa), os liberais, num ápice, tomaram conta de quase todo o Algarve. A sua situação apenas apresentava uma fragilidade, mas essa fragilidade poderia ser decisiva para o desenrolar dos combates: tratava-se do domínio sobre o espaço marítimo português onde se teria de fazer a ligação das forças colocadas. Se a esquadra de D. Miguel dominasse a faixa atlântica, tudo estava perdido. E Napier tinha a noção disso, quando se decidiu pelo combate, naquele dia 5 de Julho de 1833. Saiu de Lagos, no dia 2 de Julho, com intenção de demandar Lisboa, e avistou os navios inimigos no dia seguinte. À partida a sua posição era favorável, mas ele queria chegar à abordagem e ao aprisionamento dos navios, para que o poder naval absolutista ficasse destruído. E para isso precisava de mar chão, vento não muito forte e – claro – possibilidade de uma aproximação por barlavento com vantagem táctica.

No quadro podemos ver, ao centro e em primeiro plano, a fragata “Rainha de Portugal” (46 peças), comandada pelo próprio Napier, depois da abordagem à nau “Rainha de Portugal” (com o pendão branco de D. Miguel) – um navio muito maior e com duas baterias (76 peças). Depois, passando-lhes pela popa (com o pendão azul e branco de D. Maria), está a fragata D. Pedro (48 peças), manobrando para a abordagem por sotavento. À proa, e um pouco mais arribado, está a nau “D. João VI”, navio chefe dos absolutistas, e à popa a fragata “Martim de Freitas”, desarmada do mastaréu do velacho. Foi o momento crucial da batalha quando Napier conseguiu abordar a “Rainha de Portugal”, sem que a “D. João VI” lhe pudesse valer com artilharia ou pessoal, e mantendo, igualmente, fora de acção todos os navios que estavam a sotavento (que se vêem ao fundo). Só a “Martim de Freitas” poderia combater, mas, acossada pelos “Portuense”, “Vila Flor” e “Faro” – que se vislumbram à esquerda do quadro – preferiu orçar e fugir (o que não conseguiu).

Esta obra de Morel-Fatio está presente no Museu de Marinha, e merece a nossa atenção, não só pelo rigor histórico, como pela qualidade artística e pela forma como nos sugere a movimentação e manobra dos navios durante a Batalha Naval do Cabo de S. Vicente.

Nota: Os quadros de Antoine Léon Morel-Fatio estão assinados com **MOREL-FATIO** ou **MOREL-FATIO** sendo a primeira a que consta no “Quadro da Batalha Naval do Cabo de S. Vicente”.

Museu de Marinha
(Texto de J. Semedo Matos, CFR FZ)

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

29. O QUADRO DA BATALHA NAVAL DO CABO DE S. VICENTE





REVISTA DA ARMADA



PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 345 • ANO XXXI

AGOSTO 2001 • MENSAL • 250\$00 / € 1,25



A LANCHA "ANDORINHA" No DOURO

A Marinha no 10 de Junho

Foto: Agência Lusa



O Capitão-de-Fragata Augusto Mourão Ezequiel ao ser condecorado pelo Presidente da República com a Comenda da Ordem do Infante D. Henrique, pelo seu desempenho na coordenação e direcção das operações executadas pela Marinha em Entre-os-Rios.

A Unidade de Mergulhadores da Armada, representada pelo 1º Tenente Paulo Vicente, recebe o título de Membro Honorário da Ordem do Infante D. Henrique, pela forma pronta, abnegada e de alto risco que caracterizou a acção desenvolvida pelos Mergulhadores da Armada em Entre-os-Rios.



Foto: Presidência da República / Jorge Brilhante

Em formação impecável, a Banda da Armada executa o Hino Nacional na final da Taça de Portugal, em futebol, no Estádio Nacional.



Foto: Jornal Record / Pedro Sá da Bandeira, cedida pela Federação Portuguesa de Futebol.

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 345 • Ano XXXI

Agosto 2001

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

CFR 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: 250\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

SUMÁRIO

6

Recordando
Amália Rodrigues
a bordo do "Afonso de
Albuquerque" em Dakar.



16

O notável desempenho
do Instituto Hidrográfico nas
operações em Entre-os-Rios.

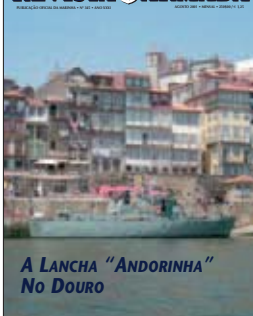


22

A Secção de Catalogação
do Material (SECAMAR)
comemorou o 25º aniversário
da sua criação.



A MARINHA NO 10 DE JUNHO	2
PONTO AO MEIO DIA	4
PELO DOURO ACIMA	5
LANÇAMENTO DO LIVRO "UM NOVO DIREITO DO MAR"	
DO COMANDANTE SERRA BRANDÃO	8
LUÍS GUIMARÃES LOBATO, UMA VIDA CONSAGRADA À VELA	10
A MARINHA DE D. MANUEL (17)	13
UMA REPARAÇÃO MUITO PARTICULAR	14
A NOTÍCIA DA DESCOBERTA DO CAMINHO MARÍTIMO PARA A ÍNDIA, UMA QUESTÃO HISTORIOGRÁFICA	20
ACADEMIA DE MARINHA	24
PLANETÁRIO CALOUSTE GULBENKIAN	25
DIRECÇÃO DE FARÓIS	26
NOTÍCIAS	27
CONVÍVIOS	28
HISTÓRIAS DA BOTICA (11)	30
NOTÍCIAS PESSOAIS	31
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / SAIBAM TODOS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA



A LANCH "ANDORINHA"
No Douro

A Lancha "Andorinha"
no Douro

ANUNCIANTES:

Clinica Santa Madalena; Museu de Marinha;
OGFE - Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento;
TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, S.A.



O Orçamento de Defesa para 2001

A cruel realidade dos números

A DISTRIBUIÇÃO

O Orçamento da Defesa Nacional (ODN) para 2001 ascende a 301,4 milhões de contos (mc). Neste montante incluem-se as despesas de funcionamento normal (260,1 mc) e de investimento (41,3 mc). De forma muito simplificada poderá dizer-se que as despesas de funcionamento normal englobam as verbas relativas a pessoal (191,5 mc), a operação e manutenção (67,6 mc) e a despesas de capital (1 mc). As despesas de investimento atingem 37,3 mc referentes à lei de programação militar (LPM) e 4 mc relativos ao programa de investimentos e despesas de desenvolvimento da administração central (PIDDAC). O ODN é distribuído pelo MDN (18,4 mc), EMGFA (10,4 mc), Marinha (84,4 mc), Exército (122,5 mc) e Força Aérea (65,7 mc).

Os encargos relativos às missões humanitárias e de paz não constam do ODN. São satisfeitos por fundos da dotação provisional do Ministério das Finanças ou da Agência Portuguesa de Apoio ao Desenvolvimento (APAD). Esta modalidade de financiamento é justificada pela natureza e pelo carácter imprevisível e excepcional de tais missões. Para o ano em curso estão inscritos cerca de 15,0 mc.

Relativamente à utilização do ODN, a Lei n.º 30/C/2000, de 29 de Dezembro, estabelece as seguintes cativações: 15% do total das verbas orçamentadas para abonos variáveis e eventuais, aquisição de bens e serviços, outras despesas correntes e aquisição de bens de capital; 8% das despesas previstas na LPM; 10% do total das verbas orçamentadas para transferências correntes destinadas aos serviços e fundos autónomos. As verbas cativas do ODN sempre puderam ser utilizadas pelas Forças Armadas, mediante despacho ministerial, após proposta fundamentada dos Chefes de Estado-Maior. Todavia, uma das medidas de reforma da despesa pública recentemente aprovada aponta no sentido de cortar essas verbas, o que agravará as dificuldades de funcionamento no corrente ano económico.

AS ASSIMETRIAS

O ODN revela uma preocupante assimetria das despesas com pessoal (60%) relativamente ao investimento (21%) e à operação e manutenção (19%). A distribuição típica nos países da NATO é, no pessoal, de 40%, no investimento de 30% e na operação e manutenção de 30%. Urge caminhar nesta direcção. Porém, é fundamental reorgani-

zar as Forças Armadas e investir em novos meios e em modernas tecnologias. Caso estas medidas não sejam tomadas, face aos objectivos fixados no Programa do Governo de valorização da componente humana dos Quadros Permanentes, acompanhada da redefinição e actualização dos vencimentos e da reestruturação de carreiras, será de esperar um novo incremento das despesas com pessoal. A ser suportado pelo ODN provocará o colapso do sistema de forças por incapacidade de o operar e manter, mesmo em níveis mínimos.

Os encargos imputados à defesa, bem como os valores do PIB adoptados como referência, apresentam algumas distorções na documentação oficial publicada, o que origina confusões e facilita manipulações. Se, relativamente ao PIB é possível encontrar um valor aproximado em toda a documentação, o mesmo não acontece quanto às despesas de defesa e à relação destas com o PIB. Tomando como exemplo o ano de 1999, o último sobre o qual está disponível a documentação oficial necessária, verificamos que para um PIB de 21000 mc, o valor apresentado no Anuário de Estatística de Defesa Nacional para despesas de defesa é de 261,6 mc, que correspondem a 1,25% do PIB e englobam apenas as verbas atribuídas aos três ramos das Forças Armadas. O montante divulgado no Orçamento de Estado para as despesas de defesa atinge os 320,1 mc, que correspondem a 1,5% do PIB porque incluem também os gastos com o MDN, o EMGFA, o investimento do plano e as contas de ordem. Por fim, o valor das despesas de defesa comunicado à NATO foi de 452,8 mc, que correspondem a 2,2% do PIB, em resultado da adição das despesas com a GNR (95,4 mc) e com as pensões de reforma não suportadas pelo ODN.

A GNR, embora opere sob autoridade do CEMGFA em caso de guerra, tal como está estruturada, armada e treinada, não pode ser considerada uma força militar apta a combater num conflito moderno. É uma competente força policial, capaz de garantir a ordem pública em cenários de moderada instabilidade. Por isso, os seus encargos não deveriam ser considerados despesas de defesa nem comunicados à NATO. Igual procedimento deveria ser adoptado para as pensões de reforma não suportadas pelo ODN, porque reflectem contribuições para a Caixa Geral de Aposentações e para fundos de pensões.

Nestas circunstâncias, retomando os valores de 1999 para a relação entre as despesas de defesa e o PIB, a mais plausível é de 1,5%. Para 2001, com um PIB estimado de 21601 mc, esta relação, na melhor das circunstâncias, poderá ser de 1,4%, bem abaixo do valor de 2,11% recomendado pela NATO. Como se acaba de verificar, a coexistência de distintas lógicas de classificação e agregação de despesas, conduz a uma inconveniente distorção das análises comparativas sobre os orçamentos de defesa, e permite o desenvolvimento de imagens que não retratam fielmente o esforço financeiro neste domínio.

AS REDUÇÕES

O ODN cresceu entre 1990 (193,5 mc) e 2001 (301,4 mc) cerca de 55,8% a preços correntes. Deduzindo a inflação verifica-se uma descida real de cerca de 26,8%. Com efeito, o orçamento de 2001, a preços constantes, traduz-se em apenas 141,7 mc de 1990. Utilizando outros indicadores constatamos que a relação entre as despesas de defesa e as despesas públicas era de 6,1 % em 1990, contra 2,4% em 2001, o mais baixo dos últimos 12 anos. A relação entre as despesas de defesa e o PIB era de 2,0 % em 1990, contra 1,4% em 2001. Se considerarmos as despesas de defesa por habitante verificamos, a preços constantes, que em 1990 se gastavam 19,1 contos e hoje apenas 14,2 contos. Relativamente às despesas públicas por habitante, igualmente a preços constantes, em 1990 gastavam-se 313,3 contos por habitante, enquanto hoje se consomem 602,1 contos. Torna-se assim claro que, embora a generalidade das funções do Estado obtenha hoje mais recursos, na defesa houve uma clara diminuição. Por isso, podemos afirmar que o esforço de defesa português acompanhou a tendência de contenção verificada no pós guerra fria. Como se situa francamente abaixo do recomendado pela NATO, retira credibilidade às iniciativas políticas e militares do país no seio da Aliança e da comunidade internacional. Para além disso, torna evidente que as críticas e os pedidos de aumento das despesas de defesa por parte da NATO se justificam. Na realidade, se os aliados são os nossos juízes, também é certo que garantem uma parte substancial e indispensável da nossa segurança. 

António Silva Ribeiro
CFR

Pelo Douro Acima

Aproveitando a missão de fiscalização do navio nas águas da Zona Marítima do Norte, foi solicitada a devida autorização para efectuar uma navegação que há mais de 12 anos não se realizava por um navio da Marinha de Guerra e pela segunda vez na história. Navegar no Rio Douro até à cidade do Peso da Régua.

Assim, após o aval do Comando Naval o navio iniciou os preparativos de uma viagem que jamais o tempo fará esquecer. Como não existem cartas náuticas oficiais do Rio Douro, a Capitania do Douro disponibilizou pranchetas de sondagens, bem como um Patrão do Troço do Mar bastante conhecedor do sinuoso trajecto do Rio.

Tratadas as formalidades das passagens nas eclusas de Crestuma e Carrapatelo, o navio soltou as amarras do Cais da Ribeira e fez-se ao Rio numa fria manhã do dia de 30 de

e solares de sonho a “Andorinha” foi “voando” pelas pacatas águas do Douro não passando despercebida às pessoas que da margem acenavam. Passada a malograda ponte Hintze Ribeiro, o Rio começou a estreitar e a sua sinalização acentuou-se pois existem aqui inúmeras pedras submersas. É no entanto nesta zona que a navegação e a paisagem se revelam espetaculares, com o navio a sulcar as águas por entre escarpas acentuadas e estreitas, e pedras que surgem no meio do Rio. Após uma acentuada guinada para bombordo surge a imponente barragem do Carrapatelo com a sua magestral eclusa com mais de 35 metros de altura (uma das maiores do mundo). Assim que entramos na eclusa, a colossal porta de 70 ton fechou-se e a caldeira começou a inundar-se. À medida que subíamos, o ar fresco e húmido transformava-se em quente e abafado. Após 20 minutos estávamos cerca de 50 metros acima do mar, a comporta



Navio atracado no Cais da Ribeira.

da ponte, assinaturas feitas por mastros que assinalavam alguns incautos que por ali passaram. (de referir que as embarcações marítimo-turísticas rebatem os mastros e em algumas a ponte baixa). Continuando viagem por entre solares e vinhas, o navio chegou às 14:00 à cidade do Peso da Régua.

Para comemorar a viagem, o navio embandeirou em arco e ofereceu um Pôr-do-Sol às entidades locais tendo contado com a presença do Comandante da Zona Marítima do Norte, CMG Centeno da Costa. Durante a estadia, o navio foi visitado por varias pessoas que pelo cais passeavam, muitas vislumbravam pela primeira vez um Navio da Marinha. No dia 1 de Julho, pelas 15:00 o navio largou da cidade do Peso da Régua e iniciou o regresso ao Porto e à sua actividade de fiscalização de artes de pesca.



Eclusa da Barragem de Crestuma-Lever.

Junho. O nevoeiro matinal que se fazia sentir, transformava as belas encostas das cidades do Porto e Gaia numas misteriosas paisagens cinzentas e sombrias que se precipitavam sobre o rio. A aproximação à foz do rio Sousa anunciava cuidados redobrados na navegação, uma vez que esta área se encontra bastante assoreada, mas não o suficiente para o pequeno calado do NRP “Andorinha” (1,80 m). Após dobrar a curva da foz do rio Sousa, como num passe de magia, o nevoeiro desaparece e surge espantosamente a barragem de Crestuma-Lever. Entrada a eclusa em conjunto com a embarcação marítimo-turística Douro Azul, que iria acompanhar a “Andorinha” nesta odisseia e fechada a comporta de jusante, o navio iniciou uma subida de cerca de treze metros (a maior ficaria reservada para mais tarde). Aberta a comporta de montante a “Andorinha” passou pela primeira vez a navegar em água doce. O rio encontrava-se de tal forma espelhado que chegava por vezes a dificultar a distinção das margens. Por entre paisagens deslumbrantes

nível médio da água do mar, a comporta abriu-se e a “Andorinha” saiu.

POR UM PALMO

Mais adiante surge a dúvida que me percorria desde o início da navegação – A Ponte da Pala com os seus escassos 7,50 metros de altura. Tendo a “Andorinha” 7,45 m desde a linha de água ao topo do mastro foi com alguma expectativa que passamos por debaixo desta ponte.

Para certificar que o navio passava sem problemas, subiu então um marinheiro ao mastro para verificar a distância à ponte. Uma vez que a barragem não se encontrava à cota máxima o navio passou sem problemas. Estavam no entanto debaixo



Navio a navegar nos estreitos.

A subida do Rio Douro revela que por vezes pequenos navios fazem grandes viagens.

João Lourenço
2TEN

Amália a bordo do “Afonso de Albuquerque” em Dakar

Por ocasião da transladação dos restos mortais de Amália Rodrigues para o Panteão Nacional no passado dia 8 de Julho, a Revista da Armada decidiu relembrar um episódio que se passou com Amália há quase 50 anos.

Em 1952, na Catedral de Dakar, decorreu a cerimónia da entronização da imagem da Nossa Senhora de Fátima, e a pedido da forte Colónia Portuguesa daquela cidade, a Marinha ordenou que o aviso “Afonso de Albuquerque” rumasse a Dakar a fim de representar Portugal naquelas cerimónias.

Passados quase 50 anos, recordemos como tudo se passou e como é que a grande Senhora do fado, Amália Rodrigues, convidada para actuar no Lido, “acordou” o saudosismo daqueles homens que estavam apenas a uns dias de abraçar os seus familiares há tanto tempo distantes.



Foto: Silva Nogueira

Retrato de Amália na altura em que esteve em Dakar.

Com a passagem por Cabo Verde, o “Afonso de Albuquerque” tinha terminado a sua longa visita a todas as províncias ultramarinas iniciada em Dezembro de 1951. Já de regresso a

casa, foi ordenado ao navio para estar presente em Dakar a fim de representar Portugal na cerimónia da entronização da imagem da Nossa Senhora de Fátima.

Depois de ter salvado a terra com 21

tiros, o navio foi atracar ao cais do Arsenal da Marinha Francesa. Após a apresentação de cumprimentos às entidades oficiais e uma vez recebida a habitual retribuição, nesse mesmo dia, à noite, realizou-se na Catedral de Dakar uma procissão das velas, estando presentes o Comandante, Oficiais e guarnição do “Afonso de Albuquerque”, com a qual se deu início às cerimónias entronização da imagem de Nossa Senhora de Fátima. O andor era ladeado por duas alas de marinheiros portugueses, que se prolongavam ao longo de toda a procissão.

Na manhã do dia 13 realizou-se na mesma Catedral, a missa solene pontifical celebrada pelo Bispo de Bissau, D. José de Magalhães que agradeceu ao Cônsul de Portugal ter tornado possível tão elevada manifestação de Fé, e ao Comandante Galeão Roma a presença da Marinha de Guerra portuguesa nestas celebrações.

Fazia parte do programa das cerimónias, um grandioso baile de gala no Lido, com a actuação da nossa grande Amália Rodrigues, sempre agradável de ouvir, vinda expressamente de Lisboa.

A alegria e a animação irradiavam dos rostos de todos os presentes. No entanto,



Amália no Lido de Dakar a ser cumprimentada pelo Almirante francês.

havia algo que era assunto de todas as conversas a que horas chegava a Amália? Ela viria mesmo?

Reinava no ambiente um misto de impaciência e de dúvida. Mas por volta das 2 horas, eis que a Amália, acompanhada pelos seus guitarristas privativos, entra deslumbrante no enorme salão. De pé batendo palmas, todos saudavam Amália. De uma simplicidade e simpatia notáveis, Amália conquistou a assistência e começou então a cantar desde logo de forma inconfundível como só ela sabia, debaixo de enormes ovações não só dos portugueses, mas de todo o público presente.

Após ter terminado a sua actuação, Amália reuniu-se à oficialidade compatriota, a todos atendi-a, com todos falava e o tempo ia passando em tão agradável companhia, pois Amália tinha o condão de transportar consigo um pouco da Pátria querida, que os portugueses tanto sentem quanto mais dela estão afastados.

Mas para sabermos o que efectivamente se passou a partir daqui, conversámos com os Comandantes, na altura Segundo-Tenente Jorge Wagner (JW) e Guardas-Marinhas Perneco Bicho (PB) e Vasconcelos Castelo (VC), que nos contaram como é que a Amália foi a bordo do “Afonso de Albuquerque” cantar em privado para a guarnição do navio.

RA: Depois da actuação no Lido, como é que a Amália Rodrigues foi convidada para ir a bordo do “Afonso de Albuquerque”?

JW: Bem, ela não foi propriamente convidada. A questão é esta, tenho muita pena de Amália ter morrido, mas nunca cheguei a dizer publicamente o que efectivamente me tinha sensibilizado na Amália.

Não era só a fadista, mas a verdadeira Senhora que ela era. Hoje, quando se fala do povo e falar com o povo, ela sabia-o fazer como ninguém e de facto a Amália teve um gesto extraordinário para com a Marinha, mostrando que compreendia aqueles que não tinham podido assistir ao espectáculo dela no Lido oferecendo-se assim para ir cantar a bordo do navio.

De facto, e realçando este aspecto, a Amália depois de ter chegado ao Lido às 2 horas da manhã e ter cantado até às 5 horas com imenso sucesso, ofereceu-se espontaneamente para ir cantar ao navio e perguntou ao Comandante Galeão Roma “O Sr. Comandante gostaria que eu fosse cantar para a sua guarnição?” isto por outras palavras, queria dizer que ela gostava da



A RA entrevista os oficiais que ouviram Amália cantar em Dakar.

Marinha, mas gostava sobretudo das pessoas, fossem elas quais fossem, estando disposta a sacrificar-se para lhes dar prazer e o direito de a ouvirem cantar. Foi uma nobreza notável por parte da Amália.

Perante isto, o Comandante que era uma pessoa de uma educação extraordinária, respondeu-lhe “*Eu não me atreveria a fazer-lhe um pedido desses, mas já que faz esse oferecimento, aceito-o com todo o coração*”, agradeceu e seguiram para bordo.

A Amália chegou ao navio perto das 5 horas da manhã, acompanhada pelos seus guitarristas.

Quando o pessoal do navio começou a passar palavra de que a Amália Rodrigues estava a bordo e ia cantar para eles, era ver como os seus rostos se modificaram e iluminaram de alegria. A alvorada foi antecipada de 2 horas. Todos corriam para a Câmara de Oficiais.

E quando a Amália apareceu diante de tantos olhos, alguns deles esbugalhados perante aquela aparição que consideravam um sonho, todos se acomodavam o melhor que podiam para não perder o mais pequeno pormenor do que iria suceder. Amália cantou então, e a todos os presentes sensibilizava e comovia.

PB: Amália cantou incansavelmente, num convívio extraordinário, onde estava também presente pessoal do N.E. brasileiro “Almirante Saldanha”, que se encontrava em viagem de instrução de Guarda-Marinhas e estava atracado junto ao nosso navio.

Ninguém sentia a mínima vontade que aquilo terminasse.

Não havia espaço para bater palmas, mas as lágrimas que aqueles corações ver-

tiam eram o melhor aplauso à actuação de Amália, mudo e silencioso, embora muito mais significativo.

Era quase dia quando Amália terminou de cantar. O toque à faina nesse momento a todos veio trazer à realidade. O navio ia sair para Lisboa.

JW: Por ser muito cedo, caía humidade, pelo que, o Comandante foi buscar a sua gabardine para gentilmente cedê-la a Amália e com a pressa, o Comandante nem se lembrou de tirar os galões. A Amália sai e fica no cais a despedir-se de nós numa imagem inesquecível.

VC: Lembro-me perfeitamente do branco do seu vestido até aos pés e a gabardine do Comandante com os galões dourados, o que fazia um contraste extraordinário.

Os Oficiais e Guardas-Marinhas ocuparam os seus postos com os seus uniformes de gala, o pessoal tal qual como se havia reunido na câmara.

Largaram-se as espias, o navio começou a afastar-se e Amália, em terra, a todos sorria e acenava.

O navio começou a afastar-se cada vez mais e lá ao longe ainda se avistava o aceno de Amália, a quem de bordo retribuíam muitos panamás e bonés brancos de uma guarnição eternamente grata.

Obrigado Amália!



Alexandra de Brito
2TEN TSN

Referência: “Memórias de um Guarda-Marinha”, Cte. Ferreira Setas, Anais do Clube Militar Naval (nº 10 a 12/1963).

Lançamento do Livro "Um Novo Direito do Mar" do Comandante Serra Brandão

No passado dia 26 de Abril, na Biblioteca Central de Marinha, foi feita a apresentação da obra "Um Novo Direito do Mar" da autoria do Comandante Serra Brandão e editado pela Comissão Cultural da Marinha. Após palavras de boas vindas dirigidas aos convidados pelo CALM Leiria Pinto, Presidente da Comissão Cultural, o CALM Rogério d' Oliveira, Presidente da Academia de Marinha e prefaciador da obra em questão, referiu-se aos méritos do autor da mesma, relembrando que os profundos conhecimentos do Comandante Serra Brandão o tornaram numa referência, ao mais alto nível, no âmbito do Direito Marítimo. Na ocasião foram lidas passagens do livro "História alegre de uma vida de trabalho" ao longo do qual o Comandante Serra Brandão descreve, de um modo muito peculiar, as suas memórias.



Por fim o autor do "Novo Direito do Mar" reportou-se à sua obra informando que a mesma, constituída por um conjunto de seis trabalhos, tinha como denominador comum o Direito do Mar e referindo-se detalhadamente a cada um deles concluiu a sua apresentação recomendando as tarefas que na área do Direito do Mar deveriam ser realizadas no século XXI.



(Colaboração da Comissão Cultural)

Um Novo Direito do Mar

Este segundo volume, tal como o primeiro, é um conjunto de seis trabalhos cujo denominador comum é o Direito do Mar.

O primeiro trabalho trata das relações internacionais antes de Grotius.

O homem pela sua própria natureza, é essencialmente sociável e nunca foi encontrado, ao longo da História, que não fosse em estado de associação. Mas essa associação revestiu-se de diferentes aspectos, tanto em dimensão, desde a família ao estado, como em organização, desde as sociedades incultas, grosseiras e bárbaras, onde não existem normas reguladoras das suas relações, até às sociedades organizadas, cultas e civilizadas, regidas por normas tornadas obrigatórias no interesse do bem comum.

O que diz da natureza do homem em matéria de espírito associativo não pode contudo, por dificuldades de comunicação, dizer-se a respeito das tribos ou das nações. As relações entre estas começaram por ser esporádicas, apenas

com vista à apropriação de territórios, de mercadorias e de escravos, e só muito lentamente e em fase muito recente com o desenvolvimento das trocas comerciais, especialmente após a revolução industrial, se começaram a estabelecer relações de carácter regular e permanente; assim se formou uma comunidade de interesses que conduziu à necessidade do estabelecimento de normas reguladoras dessas mesmas relações.

O segundo trabalho analisa os critérios de delimitação dos espaços marítimos.

Embora seja reconhecida a utilidade da linha mediana como método de delimitação que pode apropriadamente ser utilizado com vantagem e com simplicidade, o seu carácter obrigatório não é hoje aceite, devendo ser preterido por uma "divisão justa e equitativa" que tenha em conta as características geográficas, geomorfológicas e geológicas da região, os direitos históricos adquiridos e outras circunstâncias especiais.

Assim, enquanto a Convenção de 1958

dizia que, "na falta de acordo e a menos que circunstâncias especiais justifiquem outra delimitação, esta será constituída pela linha mediana", a Convenção de 1982 prescreve que a delimitação da plataforma continental (e da zona económica exclusiva) entre estados com costas adjacentes ou situados frente a frente deve ser feita por acordo, de conformidade com o direito internacional a que se faz referência no artigo 38.º do estatuto do Tribunal Internacional de Justiça, a fim de se chegar a uma solução equitativa.

A alteração da "regra da equidistância" de 1958 pela "regra da equidade" de 1982 resultou do reconhecimento de que a primeira conduzia, como se disse, a profundas e inaceitáveis injustiças em determinados, mas numerosos, casos concretos. Todavia o motor da evolução foi sem dúvida a histórica sentença de 1969 do Tribunal Internacional de Justiça, no caso que opôs a República Federal da Alemanha à Holanda e à Dinamarca na delimitação das respectivas plataformas continentais no Mar do Norte.

O trabalho seguinte analisa o fenómeno da apropriação dos Oceanos que se verificou na segunda metade do século XX.

O interesse crescente pelos Oceanos que levou já à apropriação de grande parte dos seus recursos, corresponde cronologicamente ao despontar de uma nova civilização ou de uma nova idade histórica. Teve início na segunda metade do nosso século e insere-se num conjunto de mudanças e conquistas que está a transformar os hábitos e os modos de vida que a minha geração encontrou quando nasceu e que está a dar lugar à tal terceira vaga em que os nossos netos viverão.

A ideia fundamental que preside às concepções do novo direito é a de que o território de um estado não desaparece de imediato com o mar, mas prolonga-se, primeiro, com soberania plena, pelas águas, solo, subsolo e atmosfera superjacente do mar territorial, e depois, com direitos soberanos limitados, pela zona económica exclusiva e pela plataforma continental sem solução de continuidade geológica e morfológica.

A Segunda Guerra Mundial 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, sobretudo, mas também nas armas de destruição, na tecnologia industrial, na medicina e na génética, na metalurgia, na ecologia, na luta pelos direitos humanos, 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, **no uso e na apropriação dos recursos dos Oceanos.**

Mais de 35% da superfície dos Oceanos está hoje sobre a jurisdição nacional dos Estados costeiros.

Segue-se uma comunicação sobre o Tribunal Internacional de Direito do Mar e a frustração por ele não ter ficado sediado em Lisboa, mas sim em Hamburgo.

O direito marítimo progrediu, diversificou-se e internacionalizou-se. A partir do século XVII deu lugar a uma especialidade que consiste no Direito Internacional Público Marítimo, hoje mundialmente designado, a partir da III Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar, de uma forma mais simples embora menos explícita, por Direito do Mar.

A imprecisão, a pouca idade e a complexidade de alguns preceitos do Direito do Mar, a magnitude dos interesses económicos envolvidos e o melindre dos conflitos de soberania têm dado lugar, ao

longo dos anos, a numerosas controvérsias, muitas delas resolvidas por meios diplomáticos, como as negociações directas e a mediação, ou por meios jurídicos, como o recurso aos tribunais ou à arbitragem.

Na realidade, impunha-se um órgão judicial especializado, pois foram muitos os casos de direito do mar até à data submetidos ao Tribunal Internacional de Justiça. **Assim se criou o Tribunal Internacional do Direito do Mar.**

O quinto trabalho é sobre o Direito Internacional dos Rios e o autor analisa, a propósito, os acordos com a Espanha e as suas pretensões.

Na verdade, os direitos sobre a água constituíram sempre preocupação dos Estados, desde a sua formação, e não será arriscado dizer que a organização e os limites dos Estados tiveram em grande parte a sua origem nos direitos sobre a água.

"A Humanidade pode morrer de sede antes de morrer de fome", advertem os especialistas presentes na vigésima primeira Conferência Internacional de Abastecimento de Água, realizada em Portugal.

Portugal não é um país especialmente dotado e diversificado em recursos naturais, mas possui grandes recursos hídricos, sendo o terceiro país mais rico da União Europeia em termos de águas interiores. Mas atenção, metade do contorno das nossas fronteiras são rios internacionais ou seus afluentes e cerca de dois terços da área continental estão situados em bacias hidrográficas de rios que nascem em Espanha. A área da parte portuguesa das bacias hidrográficas é cerca de um quarto da área total das bacias hidrográficas luso-espanholas.

Daqui surgiu a ideia de uma sucinta, e quanto possível esclarecedora, comunicação a esta Academia sobre o regime dos rios internacionais, em que se incluem os nossos Minho, Lima, Douro, Tejo e Guadiana.

Por último a oração de sapiência pronunciada na abertura do congresso "Vasco da Gama, os Oceanos e o Futuro, intitulada "A Redescoberta dos Oceanos".

Em menos de cem anos, os Descobrimientos Portugueses trouxeram ao conhecimento da Europa dois terços do mundo até então desconhecido. Com eles conheceu-se uma enorme diversidade de terras, de línguas, de economias, de religiões, de civilizações e de mentalidades. Tendo projectado a Europa no Mundo e o Mundo na Europa, obrigado à revisão do conhecimento geográfico e aproximado civilizações até então desconhecidas, os Descobrimientos Marítimos deram, pois, início a uma nova fase da vida da Humanidade.

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.

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; no controlo biológico e reserva de recursos genéticos.

Mas descobriu também profundas preocupações no futuro dos oceanos.

Há muito trabalho a realizar. Pelo nosso lado recomendaríamos as seguintes tarefas para o século XXI:

- Articular as investigações oceanográficas dos diversos países;
- Proibir o lançamento ao mar, via directa ou fluvial, de substâncias químicas que **comprometam a existência da humanidade;**
- Activar os organismos previstos na **Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar;**
- Instalar os órgãos propostos pela Comissão Mundial Independente para os Oceanos;
- Sustar o aquecimento do Planeta pela redução das emissões poluentes para a atmosfera;
- Restringir fortemente o derrame de petróleo pelos navios-tanques e pelas plataformas;
- Redobrar a atenção para com as actividades pesqueiras;
- Interditar a caça aos mamíferos marinhos;
- Elaborar as normas imprescindíveis às marinhas do novo milénio;
- Iniciar uma gestão global e transfronteiriça dos Oceanos.

Tudo coisas simples!



E.H. Serra Brandão

Luís Guimarães Lobato

Uma Vida Consagrada à Vela

2. O REFAZER DO PASSADO

Deixamos o leitor, no último número desta *Revista*, com a APORVELA empenhada na construção de uma réplica de uma caravela do século XV. Depois dos estudos realizados, os projectos e os planos de construção são concebidos e desenvolvidos pelo Contra-Almirante Rogério d' Oliveira. Procuram-se fundos. Consegue-se a contribuição da comunidade portuguesa na África do Sul. O governador da Província do Cabo apoia o projecto e participa no financiamento. Em 1985, inicia-se a construção da *Bartolomeu Dias* no estaleiro Samuel e Filhos, de Vila do Conde, ficando concluída ao fim de dois anos. Fazem-se treinos no mar.

Entretanto, cria-se a Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses (CNCDP), cuja abertura oficial teve lugar no dia 10 de Junho de 1987, numa cerimónia realizada com grande pompa junto à Torre de Belém.

Foi seu primeiro presidente o Comandante Serra Brandão. Todavia, a Comissão não teve um começo fácil pois, na tomada de posse, o ministro das Finanças, ao dirigir-se ao presidente da CNCDP foi-lhe dizendo que “precisava de ter muita imaginação porque dinheiro não havia”.

A actividade da CNCDP iniciou-se com as celebrações da viagem de Bartolomeu Dias, que tiveram um programa alargado, incluindo um grande congresso na cidade do Porto e várias exposições. Para o efeito, Serra Brandão constituiu uma comissão, dirigida pelo comandante Soeiro de Brito, na qual LGL foi integrado, levando a caravela, como participação da APORVELA.

O ponto alto destas celebrações foi, sem dúvida, a repetição da viagem em que se dobrou o Cabo da Boa Esperança. Para o efeito, a caravela *Bartolomeu Dias*, largou de Lisboa em Novembro de 1987, sob o comando do capitão Emílio de Sousa. Foi um acontecimento notável, apesar de não ter sido possível seguir o percurso inicial, devido às condições meteorológicas e à necessidade de aportar a Mossel Bay, no dia 3 de Fevereiro de 1988, cinco séculos precisos após a chegada do navegador aquele local.

O acontecimento teve um enorme impacto na África do Sul, ao qual assistiu o seu Presidente. O Bispo do Funchal, convidado por LGL, celebrou missa na praia de Mossel Bay. Por razões políticas, do nosso lado, nem Presidente da República, nem qualquer



O *Creoula*, antigo lugre bacalhoeiro, transformado em navio escola.

membro do governo estiveram presentes nas cerimónias, tanto à largada da caravela de Belém, como à chegada à África do Sul, depois de dobrar o Cabo da Boa Esperança.

À última da hora, decidiu-se enviar uma delegação de parlamentares às comemorações naquele porto.

Perante o sucesso do acontecimento, na República da África do Sul construiu-se, naquele lugar histórico, um museu que tem por tema Os Descobrimentos Portugueses e como principal atracção a caravela *Bartolomeu Dias*. Por ali passam, anualmente, 50 mil visitantes.

Nas proximidades do museu existe um monumento que assinala a célebre bota do navegador João da Nova que, pendurada numa árvore, serviu de caixa de correio. Nela se deixavam as cartas que o navio seguinte, que passasse em sentido contrário, levava para o destinatário em Lisboa ou num porto do Oriente. Vai comemorar-se no ano 2001 o 5º centenário desta famosa bota.

Dado o êxito desta primeira caravela, a APORVELA decidiu construir uma outra. Servindo-se do financiamento de empresas privadas, a *Boa Esperança*, construída no mesmo estaleiro de Vila do Conde, ficou concluída em 1990, a tempo de participar, em Bruges, nas comemorações do estabelecimento da primeira feitoria portuguesa na Flandres.

No ano seguinte, a caravela navegou para Génova, onde se desenrolaram as pré-

-comemorações da viagem de Colombo. Em 1992, participou na regata Colombo, comemorativa do 5º centenário do descobrimento da América. Esta foi, efectivamente, uma viagem memorável que se iniciou em Lisboa, escalou Cádiz, Génova, Porto Rico, Boston e teve o seu término em Liverpool. Um dos mais belos navios participantes foi a *Sagres*, mas o grande sucesso foi, sem dúvida a presença da *Boa Esperança*, dadas as suas dimensões e características e, especialmente, pelo facto das réplicas dos navios de Colombo não terem participado nesta grande regata.

A caravela não pára de navegar. Vai ao norte da Europa participar no centenário do Museu e Escola Naval de Bremerhaven e participa no centenário da abertura do porto de Bruges. Em todas estas viagens é comandada pelos irmãos, João Lúcio e José Inácio Costa Lopes, que se revezam voluntariamente.

LGL está sempre presente nos locais em que a caravela aporta mas, por vezes, participa nas viagens. E, também sua esposa, Maria Tereza, com a sua veia de marinheiro se torna num tripulante indispensável a bordo.

Recentemente, a *Boa Esperança* efectuou, sem dúvida, o mais importante proeza da sua carreira. Queremos a referir a famosa viagem/regata integrada nas Comemorações no Mar—BRASIL-500. Para a sua realização constituiu-se, na CNCDP, uma comissão organizadora, presidida pelo comandante

Soeiro de Brito, cabendo à APORVELA as funções de coordenação a par das participações da Federação Portuguesa de Vela, Associação Nacional de Cruzeiros, Associação Naval de Lisboa e o Yacht Club do Porto. LGL não quer deixar de assinalar o precioso apoio que lhe foi dado pelo comandante Canelas Cardoso.

O percurso escolhido para esta viagem/regata foi o seguinte: largada de Lisboa, no dia 8 de Março, com escalas no Funchal, Mindelo, Salvador, Cabralia, para aqui se realizarem as cerimónias comemorativas da chegada de Pedro Álvares Cabral e, por fim, Rio de Janeiro, onde se realizou o desfile naval de encerramento.

A regata, devido talvez à pouca divulgação, teve a participação de, apenas, 6 veleiros (2 portugueses e 4 brasileiros) e o vencedor foi Gabriel Basílio, no *Marujo, espírito da Madeira*. Quanto à viagem comemorativa, tivemos a *Sagres*, o *Cisne Branco*, navio escola da Marinha do Brasil e, naturalmente, a caravela *Boa Esperança*, já citada. Acompanharam estes navios cerca de 30 embarcações de recreio que, por razões técnicas escalaram Tenerife em vez do Funchal.



O Engenheiro Guimarães Lobato e esposa a bordo do *Jolie Brise*.

No regresso, a caravela *Boa Esperança*, efectuou uma longa viagem, escalando Salvador, Recife e Fortaleza, no Brasil, e, seguidamente, Barbados, Bermudas, Faial, chegando a Lisboa depois de 12 000 milhas navegadas em cinco meses.

Para participar nesta viagem comemorativa, a APORVELA ainda se empenhou na construção de uma outra caravela que, infelizmente, não foi possível terminar a tempo.

Não queremos deixar as caravelas da APORVELA sem referir que, quando a *Boa Esperança* não está a navegar, é visitada por quem quer conhecer o navio que há meio milénio contribuiu para descobrir o Mundo. Além disso, cumprindo um programa orientado pelo Dr. Amaral Xavier e apoiado pela CNCDP, são recebidos por ano, na *Boa Esperança*, 50 000 alunos do ensino básico e secundário. A APORVELA teve ainda um curso por correspondência, que abrangia não só a iniciação náutica como, também, a história da navegação. Este curso, de que é autor o Comandante Saturnino Monteiro, foi operado pelo Contra-Almirante Gama Higgs e chegou a ter 800 alunos, espalhados por todo o país.

Deixámos para o fim um aspecto que merece um destaque especial e que se prende com o antigo lugre bacalhoeiro *Creoula*. De facto, um longo processo teve início quando a APORVELA, criada, como vimos, em 1980, considerou a indispensabilidade de possuir um navio para treino de mar e de vela, que fosse adequado para fazer viagens com alguma duração.

Quando se procurava uma solução que, naturalmente, não era fácil, o arquitecto Lixa Filgueiras, conceituado estudioso de embarcações tradicionais, deu a notícia que o *Creoula* ia ser vendido para o Canadá pelo preço simbólico de 5 000 contos. Em resultado de diligências efectuadas por aquele arquitecto, infelizmente já desaparecido, foi possível alterar o rumo das coisas. De facto, o Engenheiro Ferreira de Lima, então secretário de estado da Administração Interna e sintonizado com as ideias da APORVELA, concretizou a aquisição do navio evitando a sua saída para o estrangeiro, como já tinha sucedido com o *Gazela II*, sem que ninguém lhe deitasse a mão. O *Creoula* tinha uma característica



O *Wilma*, o último veleiro do Engenheiro Guimarães Lobato.



A caravela Boa Esperança.

que muito o valorizava, em relação aos outros lugares portugueses da pesca do bacalhau: o casco não era de madeira mas de um aço de alta qualidade que, aliás, fora adquirido para a construção de um destroyer para a Marinha de Guerra Portuguesa, que nunca chegou a fazer-se.

O *Creoula* manteve-se alguns anos naquele Ministério. Entretanto o Ministério da Cultura sugeriu a utilização do navio como museu itinerante, mas esta solução não agradava à APORVELA porque restringia o seu uso como navio de treino de mar.

Passado algum tempo, quando o engenheiro Gonçalves Viana assumiu as funções de Secretário de Estado das Pescas, interessou-se pelo assunto promovendo a transferência do *Creoula* para a sua Secretaria de Estado, indemnizando o anterior comprador com 7 000 contos, importância que englobou a despesa com a aquisição do navio e outros encargos. Deste modo contribuiu para que a APORVELA viesse a ter um navio escola. Mas as coisas não se afiguraram fáceis.

Para a transformação do *Creoula*, LGL e o Contra-Almirante Rogério d' Oliveira elaboraram um plano de remodelação. Utilizando verbas do Fundo das Pescas, abriu-se um concurso público, sendo a obra adjudicada à firma Parry & Son, que ultrapassou a verba prevista e não terminou os trabalhos por ter sido declarada falência. Entregue a obra à Argibay, a situação repete-se. O *Creoula* só terminou os fabricos, em pequenas empreitadas executadas em administração directa.

O *Creoula* acabou por atingir a operacionalidade mas constatou-se que a sua manutenção era extremamente onerosa para a APORVELA. Com a colaboração do Contra-Almirante Gama Higgs, LGL elabora um projecto de legislação, tendo em vista a transferência do *Creoula* para o Ministério da Defesa Nacional, com o estatuto de navio auxiliar à semelhança do que acontece noutros países, passando a ser tripulado por pessoal da reserva ou do activo. É sugerido ainda que o estatuto do navio seja tal que torne possível a colaboração permanente com as entidades civis, que deviam incluir,

entre outras, a APORVELA, a Federação Portuguesa de Vela, o Instituto para a Juventude. Este aspecto, porém, não chegou a ser considerado.

Actualmente, o *Creoula* funciona na dependência do Ministério da Defesa, dispõe de uma tripulação fornecida pela Marinha e, para fazer face aos encargos, é fixada uma capitação diária para cada instruído que seja embarcado em viagens de treino. Na opinião de LGL, o balanço da actividade do *Creoula* é positivo. Todavia, considera que a missão de navio-escola seria melhor cumprida se os jovens que embarcam fossem seleccionados entre aqueles que frequentam os cursos de iniciação náutica ou cursos mais avançados da Marinha de Recreio. Assim, havia a garantia de serem aproveitadas as verdadeiras vocações.

Há algum tempo atrás, LGL teve conhecimento que o *Santa Maria Manuela*, também ex-lugre como o *Creoula*, e, aliás, seu *sister-ship*, se encontrava arrumado ao cais, depois de ter operado como navio de cabotagem a motor. Nesta cruzada de defender a memória das coisas do mar, LGL, colaborou com a Liga dos Amigos do Museu de Ílhavo, para transformar o *Santa Maria Manuela* em navio-escola, servindo assim aquela zona do país com tão antiga tradição marítima.

O casco e os motores foram adquiridos e, actualmente, o Museu de Ílhavo e o próprio Município estão empenhados em conseguir as verbas que permitam pôr a navegar, no nosso país, um segundo navio de treino de mar.

Aqui terminamos esta bela história que quisemos partilhar com os leitores da *Revista da Armada*, porque constitui um bom exemplo de como se pode consagrar uma vida ao mar e à vela, decerto como prazer pessoal, mas, especialmente, contribuindo para a divulgação desta actividade, tão pouco praticada pelos Portugueses. Se a iniciativa de recuperar o *Creoula*, transformando-o em navio de treino de mar, já merece o nosso aplauso, a construção das caravelas foi, sem qualquer dúvida, uma medida do mais alto significado nacional. Na realidade, exceptuando a comemoração do Tratado de Tordesilhas – uma proposta nossa, concretizada pelo Contra-Almirante Victor Crespo, no âmbito da Marinha de Guerra e com a participação da CNCDP – que envolveu navios da Marinhas de vários países, o Mar teria sido completamente esquecido, ao festejarmos os 500 anos da maravilhosa saga dos navegadores Lusitanos, se não fossem as duas caravelas que devemos ao entusiasmo e à persistência do Engenheiro Luís Guimarães Lobato. A *Boa Esperança* e a *Bartolomeu Dias* foram, assim, os verdadeiros *ex-libris* dessas Comemorações. 

A. Estácio dos Reis
CMG

De novo na Índia

“e assim passámos esta tempestade vinte dias consecutivos sempre em árvore seca; até que aos dezasseis do mês de Junho houve vista da terra da Arábia onde surgimos; e chegados à costa pudemos fazer uma boa pescaria” – isto nos diz um piloto da esquadra de Cabral, de quem não sabemos o nome (*Relato do Piloto Anónimo*). Trata-se da tal tempestade que assolou os navios, à passagem do Cabo da Boa Esperança, fazendo dispersar a frota e levando à perda de quatro deles. Logo a seguir nos revela que chegaram a Sofala, local onde os portugueses viriam a erigir uma fortaleza para controlar o tráfico do ouro que vinha do interior de África, pelo vale do rio Zambeze. Este ouro era um dos elementos importantes do circuito comercial do Oceano Índico, e a razão porque a influência muçulmana tinha chegado até aí. Com base na presença e na língua árabes, ao longo de toda a costa oriental africana, desenvolveu-se uma civilização crioula que vivia essencialmente do comércio dos produtos africanos que assim entravam na rede do Índico. Esse mundo swahili (como ficou conhecido) era formado por pequenos potentados sedeados em pontos chave da afluência comercial, como era o caso de Mombaça, Quíloa, Melinde e Sofala. Ora - como estaremos lembrados - à passagem de Vasco da Gama em 1498, alguns desses pequenos poderes locais manifestaram a sua hostilidade aos portugueses, mas o rei de Melinde recebeu muito bem os navios, fornecendo até um piloto para os conduzir à Índia. Este facto não foi mais do que o reflexo da própria política local, onde um soberano viu a presença portuguesa, e o poder naval a ela associado, como um factor que o poderia apoiar nos conflitos contra os seus rivais.

Cabral levava, pela certa, informações mais concretas que o seu antecessor, de forma que seguiu de imediato para Moçambique onde esteve seis dias a reparar os navios e a reabastecer-se, sem que ocorressem quaisquer problemas. Conseguiu até a ajuda de um piloto que o



Indígenas da região de Moçambique, segundo Jan Huygen van Linschoten.
Gravura do final do séc. XVI.

conduziria no caminho para norte, até Quíloa e Melinde. Tanto quanto nos diz João de Barros (*Década Primeira*) D. Manuel tinha dado instruções para que se estabelecesse contacto com o rei de Quíloa, de forma pacífica e procurando estabelecer acordos comerciais. Porém, Cabral não devia desembarcar para não se sujeitar a qualquer traição, de forma que propôs um encontro no mar, em embarcações que se aproximariam até poderem comunicar de viva voz. Tal aconteceu, mas os resultados foram muito precários, dadas as reservas do rei, sempre esquivo a qualquer trato. Os seis navios que restavam acabaram por zarpar para Melinde.

Deve notar-se que a postura de Pedro Álvares Cabral na costa africana (e mesmo na Índia, como veremos) é bem diferente da que tivera Vasco da Gama. À partida sente-se muito mais seguro, dadas as informações que já possui acerca daqueles locais e do que neles se faz; mas, sobretudo, o poder da sua esquadra é muito maior podendo mostrar-se como o representante de um reino distante e poderoso, em vez de um capitão tímido à procura de ajuda para chegar à Índia. Cabral sabe onde está, sabe que o rei de Melinde quer a sua amizade e sabe que tem poder suficiente para impor as condições do rei de Portugal.

Com dois pilotos guzerates (Barros) sai de Melinde a 7 de Agosto dirigindo-se à costa indiana onde chega a 22 do mesmo

mês. O caminho foi diferente do que tomara o Gama: não foi à procura de Calecut cruzando o canal dos 9º, mas seguiu um pouco mais a norte até à ilha de Angediva (14º 45' N), onde está duas semanas a reparar os navios e a reabastecer de água e lenha. Esta paragem parece não ser ocasional, na medida em que por ali já passara Vasco da Gama, sabendo-se que era local de escala das chamadas naus de Meca (as naus de mouros que comerciavam especiaria em Calecut e seguiam para o Mar Vermelho). O *Relato do Piloto Anónimo* diz-nos que “tanto que alli chegámos, descemos em terra, e estivemos bons

quinze dias a tomar as ditas provisões; aguardando entre tanto se vinhão as naos de Meca, que queríamos aprezar, se nos fosse possível”, o que é bem significativo das suas intenções.

Finalmente decide-se avançar até Calecut, onde chegam a 13 de Setembro. Após a prolongada estadia em Angediva era natural que já corresse notícias da presença portuguesa por todo o Malabar, de forma que, a cerca de uma légua da cidade, esperava-os uma comitiva de embarcações, com representantes locais e um rico mercador guzerate que disse a Cabral ter o Samorim grande prazer com a sua presença, convidando-o a entrar no porto e a fundear. O Capitão assim decidiu e, quando estavam perto da cidade resolveu mandar disparar a artilharia em salva, cumprindo um costume europeu de saudação aos habitantes locais. Era um hábito desconhecido daquela gente que provocou grande susto e algum impacto negativo, levando a que as gentes fugissem da praia e se recolhessem a casa em alvoroço. No dia seguinte, Cabral mandou desembarcar os homens que Vasco da Gama tinha capturado, procurando transmitir uma imagem de boa vontade e amizade, mas os interesses que se jogavam em Calecut eram muito fortes e nem tudo iria correr da melhor forma.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

Uma reparação muito particular

Poder-se-á perguntar se se podem executar reparações sem que tenha ocorrido uma avaria.

A resposta não é difícil, mesmo para quem não tenha formação técnica, pois é matéria que aprendemos por experiência própria. Pelo menos quando levamos automóvel à revisão!... À saída, julgamos ter feito uma grande reparação, mas quando lá deixámos o carro, este não tinha nenhuma avaria!...

Esta reparação no motor principal de EB (1) do NRP "Álvares Cabral", efectuada fora do período atribuído para a manutenção planeada, só aconteceu porque realmente houve uma avaria. Uma avaria grave!

Falar de avarias, das suas causas e consequências, não é uma tarefa agradável, nem este é o local adequado, por isso, proponho-me apenas falar da sua reparação, agora que o navio voltou ao Mar com todas as suas capacidades materiais - as humanas nunca estiveram em causa.

O NRP "Álvares Cabral" integrou a STANAVFORLANT (2) a 12 de Março em Port Canaveral, porto da costa Atlântica do estado americano da Florida e sede da conquista do espaço, cidade dos foguetões e dos "space shuttles".

Já a navegar, em trânsito para o primeiro exercício com a Força, ocorreu uma situação de alarme nas máquinas, que horas mais tarde se confirmava ter resultado de uma avaria grave no motor principal de EB. Caso se confirmassem as primeiras suspeitas, o pessoal do navio pouco poderia fazer, a não ser iniciar todos os procedimentos administrativos que uma situação desta natureza requer.

Quem conhece o sistema propulsor desta classe de navios sabe que as suas potencia-



O embarque do bloco armado devidamente protegido.

lidades não ficaram diminuídas, pois a turbina de gás do mesmo veio propulsor assegura todas as capacidades do motor, excepto a redundância.

À distância, em Lisboa, graças aos sistemas de comunicação que permitem um acompanhamento em "directo", já se pensava na melhor maneira de ajudar o navio a ultrapassar a situação, pensando sempre na importantíssima missão que então se avizinhava - o comando nacional da STANAVFORLANT.

Passando à frente de algumas decisões importantes tomadas pela direcção técnica - a Direcção de Navios, vamos então começar a reparação, agora sem fato-de-macaco e sobretudo sem a incerteza que caracteriza sempre uma análise de avaria:

A avaliação da situação não deixava dúvidas. O motor tinha que sofrer uma intervenção ao nível da revisão geral, mas o navio estava a alguns milhares de milhas da BNL, a iniciar uma importante missão para a qual tinha sido tão bem preparado. Por forma a minimizar as consequências e por conseguinte os custos, a linha de acção traçada foi a seguinte: numa 1ª fase, na Base Naval de Mayport, Florida, o motor seria desmontado e transportado via aérea para iniciar a reparação em oficina, neste caso no Arsenal

do Alfeite; numa 2ª fase, durante a permanência de 5 dias do navio em Lisboa, seriam preparados os acessos para que a 3ª fase, a montagem do motor a bordo, se efectuasse na Base Naval de Wilhelmshaven - Alemanha, durante uma estadia prevista para esta base, com duração de 10 dias. A tarefa não se avizinhava fácil, nada fácil mesmo, mas toda a envolvente assim o obrigava.

O tempo era escasso e portanto não havia um minuto a perder. O delegado da Direcção de Navios tirava notas e elaborava o planeamento, em função da evolução da situação. O pessoal do departamento de propulsão e energia, sem nunca deixar de pensar na hipótese de encontrar a causa da avaria, "atacou" o motor de tal forma, que 3 dias mais tarde o motor tinha ganho outra forma - um organizado amontoado de peças no hangar do helicóptero. A equipa do Arsenal que foi deslocada para o local, recebeu então o "serviço" ainda com muito trabalho pela frente. Nos dez dias que se seguiram o motor foi retirado do módulo, desmontado, limpo, excaixotado e enviado para o Arsenal. Toda esta operação só foi possível, pois de Lisboa foram enviadas as ferramentas especiais necessárias e porque a palavra confiança esteve sempre presente em todas as decisões, nesta hora crítica para a Marinha.

A 31 de Março, já com o Comodoro (4) embarcado o navio fez-se ao mar, agora como navio-chefe e consequentemente com responsabilidades acrescidas.

O motor foi chegando ao Arsenal em conjuntos de componentes, reparado, montado e preparado para a montagem em compo-



Movimentação do bloco do motor no interior do hangar.

nentes armados, uma forma de reparação nunca efectuada nesta classe de navios. Nesta fase, a recuperação do bloco foi a tarefa de maior complexidade, mas a requisição de todos os sobressalentes necessários também merece referência, pois estamos a falar de centenas de peças: a requisição, o fornecimento e o respectivo controlo, entenda-se.

A 12 de Abril, com o distintivo do COMSTANAVFORLANT (5) içado no mastro, o navio atracou em Lisboa para uma visita de rotina de 5 dias. A abertura logística (6) necessária ao embarque do motor é efectuada, por forma a que na 3ª fase os trabalhos possam ser executados sem o recurso a entidades externas e o tempo de preparação seja mínimo. Esta intervenção, também preparada antes da chegada do navio, foi um êxito. Atrevo-me a dizer que era praticamente impossível fazer melhor.

Mais uma vez o navio volta ao mar, agora em águas bem conhecidas.

Na oficina o trabalho continua. A operação de montagem do motor a bordo também já está em preparação.

Com alguns dias de avanço em relação ao previsto, terminou a reparação em oficina. O motor estava preparado para o transporte, agora por via terrestre, em direcção ao norte da Alemanha. Entretanto, o navio terminava mais uma visita do seu calendário e rumava à Base Naval de Wilhelmshaven, onde chegou a 18 de Maio. No cais estava o delegado da Direcção de Navios, uma equipa de nove técnicos do Arsenal, o motor e muita vontade de cumprir esta missão. A 3ª fase da reparação do motor estava em curso.

Depois de alguma espera por uma grua com capacidade para embarcar as diversas caixas com componentes do motor (o camião TIR seguiu de Lisboa com carga completa), o material foi embarcado e arrumado no hangar, que à semelhança do que aconteceu em Mayport ficou completamente cheio. Antes da meia-noite o bloco do motor (cerca de 8 toneladas) estava montado no fixe (7), tendo passado “facilmente” pela escotilha



Fase crítica da movimentação do bloco. A extremidade de ré do veio de manivelas ainda não passou pela abertura.

logística. O primeiro dia de trabalho estava terminado.

Logo pela manhã do dia seguinte foi também movimentado para o módulo dos motores um outro conjunto de grandes dimensões, a caixa de gases com todos os sobrealimentadores montados. Para quem não está familiarizado com estes motores, este conjunto, em si mesmo parece um outro motor. Seguiram-se todos os outros componentes e acessórios, que com maior ou menor dificuldade lá foram sendo instalados. Os dias continuavam compridos e frios, mas na casa da máquina eram só compridos.

O espírito de equipa foi uma constante. Quando assim é, o trabalho parece que ainda corre melhor.

Ao 1º arranque, seguem-se as provas de estaleiro, algumas correcções, pois aparecem sempre algumas fugas – é bom sinal – as provas a cais e finalmente as provas de mar, que por imperativo da missão são efectuadas em trânsito para a Noruega.

Como corolário permitam-me, esta reparação só foi possível devido a algumas decisões que envolveram algum risco, mas que foram sempre ponderadas, analisando-se as vantagens e os inconvenientes das possíveis linhas de acção, e também devido ao esforço do pessoal que ficou na rectaguarda, desde a direcção técnica e o organismo abastecedor, ao pessoal do estaleiro não directamente envolvido, ao fabricante através da disponibilização de sobressalentes, mas sobretudo pelas decisões tomadas a tempo, ao dinamismo do pessoal do navio e ao grande empenho e rigor que a equipa do Arsenal demonstrou na preparação em oficina e no trabalho de montagem a bordo.

Ainda que tenha passado por algumas situações pouco confortáveis, não tenho dúvida em afirmar que foi muito motivante acompanhar esta reparação de muito perto ao longo de todas as suas fases. Só lamento que a reparação tenha tido origem numa avaria. Uma avaria que o navio, o comandante e a sua guarnição não mereciam.

Os caros leitores podem achar exagerado eu ter apenas escrito elogios e referências positivas, mas acreditem que não podia dizer outra coisa, factos são factos, esta foi uma operação exemplar.

J. Garcia Belo
CFR EMQ

Notas

- (1) EB – Estibordo.
- (2) Standing Naval Force Atlantic – A força permanente da NATO no Atlântico.
- (3) Um contentor onde os motores estão montados e isolados, por forma a reduzir o ruído e ser mais eficiente o combate a incêndios.
- (4) Posto do Oficial-general comandante da STANAVFORLANT.
- (5) O comandante da STANAVFORLANT.
- (6) Abertura efectuada no pavimento que dá acesso à casa da máquina, a fim de facilitar o embarque de componentes de maiores dimensões.
- (7) “Ligação” do motor à estrutura do navio.



Trabalhos finais de montagem.

A actuação do Instituto Hidrográfico nas operações de salvamento em Entre-os-Rios

Realizou-se no passado dia 26 de Junho no auditório da Academia de Marinha uma sessão cultural em que o Comandante Augusto Ezequiel, Director Técnico do Instituto Hidrográfico e membro da Academia, apresentou uma comunicação sobre o tema em título.

A sessão foi presidida e aberta pelo Contra-Almirante Rogério de Oliveira, Presidente da Academia, que apresentou o orador a uma vasta assistência e na qual se encontravam além de muitos oficiais da Armada, membros da Academia e numerosos convidados.

O tema foi exposto durante pouco mais de uma hora, utilizando as imagens colhidas pelos equipamentos utilizados pelo pessoal técnico do Instituto Hidrográfico destacado nas operações em Entre-os-Rios.

O Comandante Augusto Ezequiel começou por descrever o desenrolar das operações por ordem cronológica.



Pormenor da montagem do transdutor da sonda na embarcação "Fuinha".

Desde as primeiras horas da manhã do dia seguinte à queda da Ponte Hintze Ribeiro, que se iniciaram no Instituto Hidrográfico (IHPT) os preparativos por forma a garantir-se a colocação de uma equipa multidisciplinar, e respectivo equipamento, no local da tragédia no mais curto espaço de tempo. É fácil imaginar as dificuldades que foi necessário vencer para reunir elementos envolvidos em outras missões, viaturas e cerca de

duas toneladas de equipamento diverso.

Assim que foi dada a ordem por parte do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, uma equipa de sonar lateral deslocou-se de imediato para Entre-os-Rios, num helicóptero da Força Aérea. Enquanto esta primeira equipa analisava as condições no cenário de operação e procedia à montagem de equipamentos numa embarcação local, seguia por terra uma segunda equipa encarregue do posicionamento e da sondagem hidrográfica com sistema de feixe simples. Cerca das 18 horas do mesmo dia, todo o equipamento estava operacional e pronto para se iniciarem as buscas, mas os troncos de árvores transportados pelo rio representavam um elevado risco para a embarcação numa operação nocturna, o que adiou o início dos trabalhos para o dia seguinte.

A forte corrente que se fazia sentir, a grande quantidade de matéria em suspensão, os detritos transportados, as zonas de mistura de águas e os remoinhos, tornaram praticamente impossível a obtenção de registos com o sonar lateral. Não foi possível, com aquelas condições ambientais, a obtenção de um registo com um mínimo de qualidade que permitisse uma análise dos contactos de sonar. No entanto, e após várias tentativas, foi possível começar a obter registos válidos, destacando-se um eco obtido às 15.20 horas do dia 6, com cerca de 12 m, de forma indefinida, a 150 metros da ponte.

Entretanto, nesse mesmo dia, seguia por terra outra equipa com um magnetómetro e um veículo submarino de controlo remoto (ROV), este último na esperança que a melhoria das condições permitisse a sua operação.

Foi equacionada a utilização do sistema de sondagem por multifeixe, mas tornava-se inviável a colocação do multifeixe do IHPT, de montagem fixa, na área de operação em tempo útil, pelo que se procedeu ao aluguer de um sistema similar, mas que pudesse ser montado em qualquer embarcação. Foi pedida a deslocação para o local de uma equipa do fabricante, especializada na operação deste

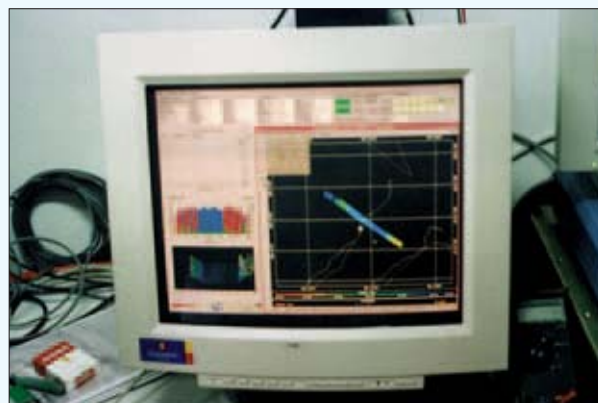


Pormenor do transdutor da sonda multifeixe.

tipo de sistema, para dar formação e apoiar a operação no seu início.

Nos dias subsequentes realizaram-se cerca de cinquenta fiadas de sonar lateral num troço de 2 Km, onde normalmente seriam necessárias apenas duas ou três, mas o rio teimava em não permitir a obtenção de um registo minimamente aceitável.

Ao fim da tarde do dia 8 chegou de Aberdeen, Escócia, o sistema de multi-



Estação de trabalhos do multifeixe.

feixe, o qual foi montado em tempo recorde e que se juntou às buscas logo no dia seguinte. A operação do sistema esteve a cargo dos especialistas do IHPT, de um norueguês e de um outro, escocês, da Kongs-berg-Simrad, com quem o IHPT trabalha habitualmente. Foi ainda utiliza-



Sonar lateral.

do um sonar rotativo de alta frequência, semelhante ao usado no ROV do IHPT, para auxílio às buscas que se estavam a desenvolver.

Realizou-se também um levantamento com o magnetómetro até 5 Km a jusante da ponte para obtenção de um registo de referência. Da análise dos dados concluiu-se que a anomalia calculada para o autocarro, função da massa de ferro e inversamente proporcional ao cubo da distância, passaria despercebida no valor do campo magnético local, afectado pela geologia, por grandes massas de ferro existentes nos cais de atracação, nos batelões e nos destroços da ponte.

No dia 7, foi decidido colocar uma plataforma de apoio sobre o eco detectado, por forma a proceder à sua identificação. A medição de correntes no local indicava valores superiores a oito nós, o que não possibilitaria à partida efectuar qualquer tentativa de mergulho. Foi decidido realizar um mergulho assim que se reunissem condições mínimas de segurança. Numa primeira tentativa não foi possível ultrapassar os dois metros de profundidade. No dia seguinte, realizou-se nova tentativa após concentração de esforços com as barragens a montante do rio Douro e Tâmega, no sentido de não se efectuarem descargas, contudo as condições meteorológicas não permitiram alongar estes esforços. Apesar da diminuição de caudal, as correntes eram superiores a seis nós. A tentativa de mergulho não permitiu validar o eco a uma profundidade de 12 metros. Só no dia 11 após concentração de esforços com todas as barragens de ambos os rios, incluindo as espanholas, foi possível efectuar cinco mergulhos tendo-se identificado uma embarcação afundada. Após estes mergulhos, foi retirada a plataforma de apoio a fim de prosseguirem as pesquisas no local.

Desde o dia em que foi feita a primeira identificação de um contacto de sonar, as

condições meteorológicas melhoraram significativamente, o caudal diminuiu e as partículas e os detritos transportados pelo rio diminuíram também, o que permitiu uma melhoria significativa na qualidade dos registos obtidos.

Entretanto, na segunda semana de Março, seguiu para o local um correntómetro acústico por efeito Doppler com o objectivo de melhorar a capacidade de observar as correntes.

Proseguiu o levantamento de sonar lateral ao longo do rio em troços de 2 Km, até à Barragem de Crestuma e de multi-feixe, até 10 Km a jusante do local do acidente. A informação foi processada, cruzada e foram definidos diversos alvos. Sobre estes foram feitas novas passagens, os registos foram processados e analisados e comparados novamente. Alguns alvos foram colocados para segundo plano, por provavelmente corresponderem a afloramentos rochosos.

Iniciaram-se no dia 17, sábado, os mergulhos para identificação dos alvos seleccionados. O primeiro revelou ser um contentor de 12 metros utilizado como cais flutuante que se teria eventualmente libertado a montante da ponte em 1985, e do qual não se conhecia a sua localização. Na manhã do dia 19, foi efectuado um segundo mergulho, numa posição a cerca de 20 metros da posição do primeiro eco tendo-se identificado uma estrutura metálica com tecidos, que se veio a confirmar como o autocarro accidentado. No dia seguinte foi iniciado o resgate das águas do rio, operação que se revelou morosa e com grandes dificuldades técnicas.

É de salientar a prontidão com que se disponibilizaram, para cooperar nas bus-

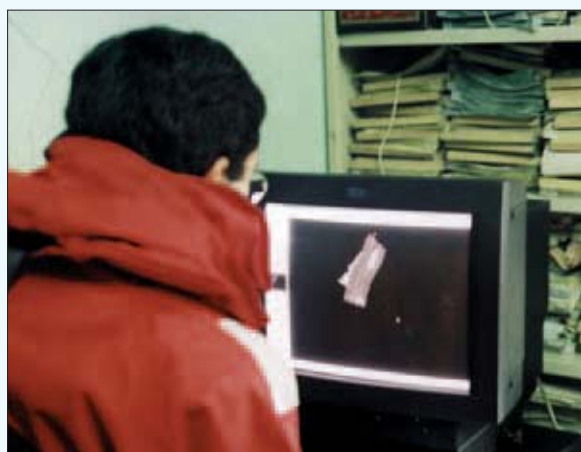
cas, diversas equipas estrangeiras especializadas em mergulho e pesquisa, nomeadamente de Espanha e França. Apesar de não terem constituído uma solução alternativa, uma vez que o método de operação e os equipamentos utilizados são semelhantes aos nossos, o contacto foi muito proveitoso, tendo permitido a troca de experiências e a discussão de métodos alternativos para operação em condições além do limite.

Refira-se ainda que foi analisada minuciosamente a viabilidade de execução de todas as ideias para a realização das buscas e identificação dos contactos, apresentadas por empresas e particulares, nacionais e estrangeiros.

Depois de localizado o autocarro, ainda muitos corpos e três automóveis estavam por encontrar, por isso prosseguiram os mergulhos no sentido de se validarem os vários contactos obtidos. Infelizmente, os contactos investigados correspondiam a uma grua e a estruturas metálicas diversas.

Finalmente, no dia 1 de Abril foi localizado um dos três veículos afundados no rio Douro. Tratava-se de um Volkswagen Passat, localizado a mais de 20 metros a jusante da ponte. No seu interior encontravam-se os corpos de 2 jovens. Por volta das 15.30 horas do mesmo dia teve início o resgate da viatura que, depois de içada foi levada para o porto fluvial de Sardoura.

A melhoria das condições meteorológicas entretanto registada permitiu que as equipas de mergulhadores desenvolvessem mais facilmente o seu trabalho. No entanto, a exemplo de mergulhos anteriores, voltou a encontrar-se muito "lixo metálico" no leito do rio. No dia 3 de Abril descobriu-se que um desses ecos era uma motorizada, que foi posteriormente recolhida.



Processamento dos registos do sonar lateral.

Proseguiu o trabalho fastidioso de medição regular de correntes sobre os vários pontos de mergulho, análise de condições e decisão sobre a ordem de contactos a investigar, naturalmente dependente não só da natureza do contacto mas também de exequibilidade do mergulho, posicionamento rigoroso das

poitas com DGPS e finalmente validação por mergulhadores.

Realizaram-se também novas passagens com o sonar lateral e o multifeixe por forma a definir melhor alguns contactos, e processou-se a informação obtida, por forma a melhorar a qualidade dos dados e determinar a evolução de cada um dos contactos em termos de cobertura por sedimentos e deslocamento.

O relato de testemunhas que viram um carro a flutuar e a afundar-se na proximidade da sua quinta foi fundamental para a descoberta do segundo Volkswagen Passat. Esta informação permitiu concluir que o carro teria ultrapassado a primeira zona de afloramento rochoso e que não teria, possivelmente, atingido as Pedras de Linhares. A análise dos dados revelou a existência de um contacto isolado, o que conduziu à descoberta do segundo carro, mesmo parcialmente enterrado.

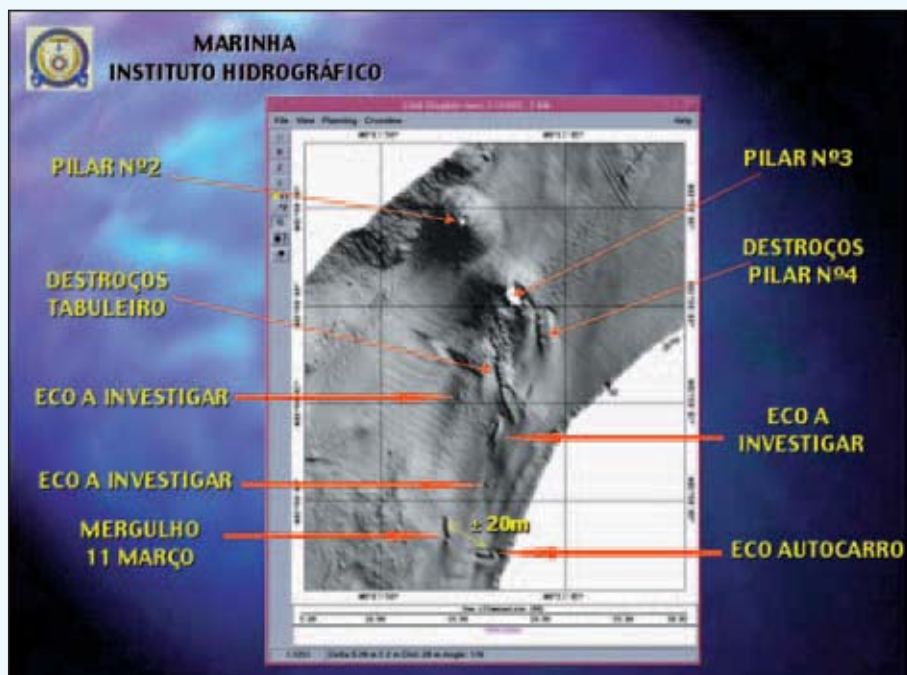
Após a validação de todos os contactos isolados e daqueles, que pela sua forma e dimensões, pareciam mais suspeitos nas zonas de afloramento rochoso, deram-se por suspensas as operações. Existem áreas de afloramento rochoso na proximidade da ponte, relativamente extensas, com centenas ou milhares de contactos de sonar semelhantes aos dos dois carros que foram encontrados.

Desde o início dos trabalhos foi permitido o acesso dos familiares dos sinistrados às embarcações em operação e posteriormente aos "media", por forma a que pudessem observar as operações em curso, bem como os equipamentos utilizados. Todas as informações disponíveis foram fornecidas em antecipação aos familiares.

Por último, é de realçar o auxílio da população local que prontamente se disponibilizou para qualquer ajuda que fosse necessária, nomeadamente os donos dos areiros que cederam embarcações, gabinetes para montagem do centro de operações e guarda de material, o pessoal das embarcações que foi inexcedível no seu apoio às operações e todas as entidades envolvidas, sem as quais não teria sido possível levar esta missão a bom porto.

Já em período de perguntas, o Comandante Ezequiel esclareceu que os oficiais de Marinha que se encontravam nos estúdios das televisões, durante os primeiros dias após o acidente, tinham sido colocados, por convite das respectivas direcções de informação ao Gabinete do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada. A sua acção era coordenada diariamente pelo gabinete. Pretendia-se colaborar na transmissão correcta do que se estava a passar em Castelo de Paiva, esclarecendo, sempre que necessário, o desenrolar das operações.

Em relação à forma como a informação foi divulgada, é opinião do Comandante



Registo obtido através de multifeixe

Ezequiel que, só com uma disponibilidade total na divulgação da informação para os Órgãos da Comunicação Social (OCS), foi possível mostrar a dificuldade encontrada para se atingir os objectivos e as acções desenvolvidas pelas equipas, tendo desta forma prestigiado a Marinha. Uma divulgação mais reduzida teria permitido mais especulações, levando os OCS a divulgarem informações menos correctas sobre o trabalho desenvolvido pelas equipas.

Em relação à presença da equipa de voluntários holandeses, que se deslocaram ao local com cães treinados em localizar corpos submersos, informou que a sua participação foi mais um complemento para a informação colhida pelo Instituto Hidrográfico e que seria sempre necessário a realização de mergulhos para

validação dos ecos. Devido à elevada corrente existente, apenas era indicada uma área onde possivelmente poderiam existir corpos submersos. No caso concreto do eco que correspondeu ao autocarro, a sua localização foi determinada pelo sonador multifeixe e confirmada pelo sonar lateral.

Esclareceu ainda que foram só os mergulhadores da Marinha que realizaram mergulhos para validação dos ecos.

Seguidamente o orador respondeu a diversas questões colocadas pela assistência, esclarecendo e tornando mais claras as suas próprias conclusões num trabalho técnico de pesquisa e validação que tanto prestigiou a Marinha.

(Colaboração da Academia de Marinha e do Instituto Hidrográfico)

MENSAGEM DO CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

No momento em que a Marinha reduz as operações na zona de Entre-os-Rios, não quero deixar de expressar o meu apreço pelo desempenho de todo o pessoal que participou nas buscas até agora realizadas no rio Douro e na costa Atlântica portuguesa, sem prejuízo do reconhecimento que a sua acção merecerá num plano mais institucional.

Destaco o facto de a Marinha ter respondido de forma pronta, abnegada e coordenada nas áreas de competência do Instituto Hidrográfico, da Autoridade Marítima e do Comando Naval. Neste esforço participaram equipas técnicas, fuzileiros, mergulhadores e unidades navais, conjugando uma ampla gama de valências que constituíram uma mais valia nas operações desenvolvidas.

Tivemos a satisfação de constatar que a acção da Marinha foi geralmente bem compreendida e enaltecida pela opinião pública e não deixaremos de guardar na nossa memória colectiva as manifestações de apreço que muitos cidadãos espontaneamente nos dirigiram.

É, assim, com sentido orgulho que felicito todos os intervenientes na operação pelo facto de terem elevado perante o país e a corporação o profissionalismo, o espírito de missão e a descrição que sempre caracterizaram a postura da Marinha.

MAGNETÓMETRO

Para a determinação de anomalias magnéticas utilizou-se um magnetómetro de prótons por efeito Overhauser, com uma resolução de 0.01nT. Neste tipo de magnetómetro a medição do campo magnético é feita através da polarização de um fluido rico em prótons e em radicais livres existente no sensor, esta magnetização é deflectida, e o sinal assim obtido é medido e convertido em unidades de campo magnético. A comparação dos vários valores obtidos em intervalos de tempo constantes permite detectar objectos ferromagnéticos desde que se destaquem dos valores circundantes.



CORRENTÓMETRO ACÚSTICO POR EFEITO DOPPLER

Para a medição de correntes foi utilizado um correntómetro ADCP RDI (Acoustic Doppler Current Profiler) a 600kHz. É um equipamento dotado de 4 transdutores numa configuração convexa, capaz de emitir 4 feixes acústicos, cada qual fazendo um ângulo de 20° com a vertical, e ainda sensores de temperatura, pressão, direcção e balanço.

O seu funcionamento baseia-se na emissão de impulsos acústicos e recepção dos respectivos ecos reflectidos por pequenas partículas ou plancton em suspensão na água. A energia reflectida para o ADCP sofre por efeito de Doppler um desvio em frequência proporcional à velocidade relativa entre as partículas e o equipamento, desvio esse que será calculado e processado de forma a obter os componentes dos vectores intensidade e direcção da corrente. Os valores obtidos são resultantes da média dos resultados do processamento de vários impulsos acústicos de forma a reduzir a incerteza estatística. Estes equipamentos têm ainda a faculdade de fazerem as suas leituras não apenas num ponto da coluna de água mas sim em vários, por divisão desta em células de profundidade, obtendo-se assim um perfil de correntes.



SONAR LATERAL

Para a obtenção de uma sonografia do fundo do rio foi usado um peixe de sonar lateral analógico KLEIN a 100kHz e um peixe de sonar lateral analógico KLEIN, de dupla frequência, a 100/500kHz.

Este sistema permite a obtenção de uma imagem acústica através da emissão de impulsos de sonar, de curta duração, 0.1ms a 100kHz e 0.02ms a 500kHz, e muito estreitos no plano horizontal, 1° a 100kHz e 0.2° a 500kHz. Um impulso é emitido perpendicularmente à direcção de reboque do peixe, é reflectido pelo fundo do rio e retorna aos transdutores, provocando uma pequena mudança na forma dos cristais que é convertida em sinais eléctricos. Obtém-se assim uma imagem de uma fatia muito fina do fundo,

um novo disparo dá origem à obtenção de uma nova fatia e assim sucessivamente.

O sinal é amplificado e digitalizado por um sistema de aquisição e processamento digital de sinal ISIS SONAR. Este sistema permite a utilização de diferentes ferramentas para corrigir a atenuação do sinal devida à propagação na coluna de água, e para a visualização da imagem. Pode-se ainda fazer a análise de alvos em tempo real, com processamento de imagem e medição das dimensões do objecto. Finalmente, são implantados os vários registos georeferenciados, removendo-se o registo da coluna de água e corrigindo-se a geometria, obtendo-se um mosaico das diferentes fatias.

SONDADOR MULTIFEIXE

Tradicionalmente, os métodos utilizados em sondagens em zonas críticas para a navegação como portos e barras, baseavam-se em sondadores de feixe simples. Nos últimos anos os sondadores multifeixe de alta frequência tornaram-se num método alternativo de elevada eficácia. A evolução destes sistemas tornou-os suficientemente compactos e portáteis permitindo a sua utilização em pequenas embarcações de uma forma expedita mantendo níveis de exactidão requeridos para levantamentos hidrográficos. As imagens acústicas obtidas por estes sistemas permitem a detecção de estruturas submersas.

Este tipo de sondadores efectua a medição de profundidades ao longo de faixas. A largura da faixa sondada coberta por este equipamento é também função da abertura angular do feixe transmitido no sentido transversal à proa da embarcação. Podendo em alguns casos atingir 12 vezes a profundidade média. Apesar da elevada cobertura alcançada pelo sistema, a faixa útil utilizada em levantamentos hidrográficos, é inferior não devendo ultrapassar os 120°, na perpendicular do transdutor 60° para cada bordo, o que permite uma faixa de insonificação de aproximadamente 3,5 a profundidade média.

O sistema sondador multifeixe inclui obrigatoriamente um sensor de movimentos de elevada exactidão com determinação da ondulação, dos balanços transversais e longitudinais, é também obrigatória a existência de um sensor para determinação da proa. Actualmente os sensores de medição da proa baseia-se em duas antenas GPS orientadas longitudinalmente ou transversalmente na embarcação de sondagem.

O registo da profundidade destes sondadores é unicamente digital.

Concomitantemente à informação de batimetria é possível a aquisição de dados de reflectividade que após adequado processamento permitem gerar uma imagem acústica do fundo. A informação mais relevante desta imagem é a possibilidade de identificação de diferentes tipos de sedimentos e de estruturas.

ROV SUPER PHANTOM 2

Este veículo enquadra-se na categoria dos ROVs de observação. É uma plataforma versátil, de grande manobrabilidade, onde podem ser instalados diversos sensores. Possui 2 motores verticais (45°) e 2 horizontais, com rotação reversível, uma garra para manipulação e recolha de pequenos objectos, 2 holofotes para iluminação, um "responder" para posicionamento com USBL, uma bússola digital, um sensor de pressão para indicação da profundidade, controlo de "auto-depth" e "auto-heading". Tem ainda instaladas uma câmara fotográfica, uma câmara de vídeo a cores e uma câmara a preto e branco de alta definição para operação em condições de luminosidade reduzidas, bem como um sonar de alta resolução que permite a obtenção de uma imagem acústica do fundo num raio de 100 metros para detecção e identificação de alvos e para auxílio à navegação.



A notícia da descoberta do caminho marítimo para a Índia

Uma questão historiográfica

Considerando a investigação uma das mais cativantes actividades relacionadas com a História, a afirmação proferida pelo Presidente da Câmara Municipal de Cascais, aquando das comemorações do Dia da Marinha 2001, de que aquela localidade estava intimamente ligada à descoberta do caminho marítimo para a Índia, visto ter sido a primeira terra do Continente a ter conhecimento do facto, fez-me procurar saber o estado da questão, isto é o que existe sobre o assunto.

Consultando as fontes, primeiro passo para iniciar uma investigação histórica, constatei o seguinte:

- Da obra “Lendas da Índia” de Gaspar Correia, editada pela tipografia da Academia Real das Ciências, em Lisboa no ano de 1858:

Capítulo XXII.
DO RECEBIMENTO, HONRAS E MERCES,
QUE ELREY FEZ A VASCO DA GAMA,
E AOS QUE COM ELLE FORÃO
NA DITA VIAGEM.

ELREY estava em Syntra quando achegou hum Artur Rodrigues, casado na ilha Terceira, o qual tinha de seu hum carauellão prestes pera hir ao Algarue, e vendo entrar as naos se fez á vela, nom sabendo donde vinhão, e assi á vela passou per ellas antes que sorgissem, e perguntou donde vinhão e lhe responderão: vem da Índia. Ao que logo se fez na volta de Lisboa onde chegou em quatro dias, e entrou em Cascaes, e se metteo em huma barquinha que hia pera terra, e mandou a hum filho seu que hia com elle que ninguem deixasse chegar a falar, nem dicesse nada das naos da Índia. O qual Artur Rodrigues chegando a terra, logo ápressa se foi a Syntra, porque os da barquinha lhe dixerão que lá estava ElRey, e andou, e chegou huma hora da noite, e foy a ElRey que vinha assentarse á mesa pera cear. E Artur Rodrigues tomou a mão a ElRey, e lhe beijou dizendo: “Senhor beije a mão a V. A. por a grande mercê que me fará por tão grande boa noua que lhe trago. Ha quatro dias que parti da Terceira, onde deixo duas naos da Índia, que vindo á vela em hum meu caravellão passey per ellas, e perguntey: disserão-me que vinhão da Índia. E per ser tão boa noua nom quiz que outrem viesse diante que me ganhasse a mercê que espero me V. A. me fará.” O que ElRey nom pôde acabar de ouvir, e se foy logo á capella que está dentro nos paços, onde fez oração e deu muitos louvores a Nosso Senhor por tão grande mercê que lhe fizera. Ao que houve grande aluorogo, e todos los fidalgos acodirão ao paço dar mais prazer a ElRey de seu muito prazer. Ao Artur Rodrigues tomou por caualeiro de sua casa, e a seu filho moço da camara, e lhe fez mercê de cem cruzados, que logo lhe deu o comprador d’ElRey.



Cascais no Século XVI. Gravura de Georgius Braun.

- Da “História dos Descobrimentos e Conquista da Índia pelos Portugueses” da autoria de Fernando Lopes de Castanheda, editada na oficina de Simão Tadeu Ferreira de Lisboa em 1797:

Capítulo XXVIII
DE COMO NICULAO COELHO
DEU NOUA A ELREY DOM MANUEL
QUE A INDIA ERA DISCUBERTA.

Nauegando Vasco da gama e Niculao coelho pera esta ilha de Santiago, apartouse Niculao coelho hua noyte e foyse caminho de Portugal pera ir diante dizer a elrey dom Manuel como a Índia era discuberta, e ganhar as aluissaras de tão boa noua como sabia que aquela auia de ser pera elRey. E aos dez dias de Julho do anno de mil e quatrocentos e noventa e noue chegou á vila de Cascays. E sabendo hi como elRey dom Manuel estava na vila de Sintra desembarcou e se foy logo lá e contou a elRey quanto acontecera a Vasco da gama despois que partira de Portugal e chegou a Calicut e se tornar, do que elRey ficou tão contente como a quem se daua hua noua de tamanho prazer como aquela era, e fezlhe por isso muyta merce dacrecentamento de honra e detença.

Para já verifica-se que nas duas fontes consultadas existe um ponto coincidente – foi em Sintra que o Rei D. Manuel teve conhecimento da chegada de Vasco da Gama à Índia, mas o anunciador da boa nova e a data em que a mesma foi transmitida são diferentes, assim como a primeira terra que recebeu a notícia, para Gaspar Correia foi Sintra, já que Artur Rodrigues *mandou a hum filho seu que hia com elle que ninguem deixasse chegar a falar, nem deixasse nada das naos da Índia*, para Castanheda depreende-se que foi Cascais.

A Enciclopédia Luso-Brasileira afirma que Nicolau Coelho chegou a Lisboa em 29 de Julho de 1449 o que contraria Castanheda que, como já citado, declara que foi a 10 de Julho, data também referida pelo cronista João de Barros, que o navegador aportou a Cascais. A mesma enciclopédia, no que se refere a Artur Rodrigues, transcreve exactamente o já afirmado por Gaspar Correia, acrescentando que Artur Rodrigues chegou a Sintra “por volta da 1 hora da noite de 18 – IX – 1499”. Desconheço qual a fonte em que a Enciclopédia se fundamentou para determinar esta data, a qual coincide com a da chegada de Vasco da Gama, já que Gaspar Correia escreve nas “Lendas da Índia”, que aquele navegador vindo da Terceira regressou a Lisboa em 18 de Setembro de 1499, *Da ilha forão muytos navios em companhia das naos que todos chegarão juntos a Lisboa, que foi em 18 dias de Setembro do ano de 1499*. Não estará à semelhança do já reportado no caso de Nicolau Coelho, a Enciclopédia incorrecta nesta data?

Voltando às fontes primárias registre-se que Nicolau Coelho, o capitão da nau “Bérrio” da frota de Vasco da Gama, tinha deste recebido ordens, na ilha caboverdiana de São Tiago, para velejar directamente para Lisboa a fim de informar o Rei do sucesso alcançado pela missão. Nicolau Coelho era, no meu entender, uma testemunha válida.

Quanto a Artur Rodrigues, um desconhecido, em apenas 4 dias fez o percurso Angra/Cascais. Navegou assim 870 milhas a uma velocidade média de 9 nós, o que considero pouco provável para as embarcações de então (1). Por outro lado, se o Rei em 10 de Julho já tinha tido conhecimento,

através de Nicolau Coelho, da chegada à Índia é estranho que posteriormente (2), manifeste o seu grande regozijo já que *foi logo á capela que está dentro nos paços, onde fez oração e deu muitos louvores a Nosso Senhor por tão grande mercê que lhe fazia*, conforme referido por Gaspar Correia. Mesmo que não se tivesse verificado antes a chegada de Nicolau Coelho, iria D. Manuel acreditar no testemunho de um desconhecido que não apresentava qualquer prova, a tal ponto de o acumular de recompensas?

No passado a teoria da certeza regia a historiografia, nos últimos anos surgiu a teoria da incerteza que defende que em História não há certezas, a História é dinâmica, vai-se

construindo ao longo do tempo, visto que é utópico alcançar totalmente a verdade dos factos passados.

O historiador deve continuamente pôr dúvidas, formular questões, por isso escrevi este apontamento e aproveito a oportunidade para convidar os investigadores históricos a tentar responder a estas perguntas – Em que data e quem foi que informou primeiramente o rei D. Manuel I da descoberta do caminho marítimo para a Índia? Qual foi a primeira terra portuguesa do continente europeu a conhecer a boa nova, Sintra ou Cascais?

Da questão apenas uma quase certeza – foi em Sintra que D. Manuel I tomou conhecimento do glorioso feito que iria pro-

porcionar a expansão portuguesa no longínquo Oriente.

José Luís Leiria Pinto
CALM

Notas

(1) De acordo com a tabela indicada no “Roteiro da Índia” de Gaspar Manuel, uma nau da Carreira da Índia *poderá andar por sangradura, nas melhores condições de vento e de mareação isto é, com vento ventante quando a nau possa esperar em pôpa, 43 - 45 léguas*. Considerando que a légua portuguesa equivale a 3,2 milhas seria com muita dificuldade que as naus da época pudessem ultrapassar os 6 nós.

(2) Mesmo pondo reservas à hipótese da notícia ter sido transmitida por Artur Rodrigues, personagem unicamente referida por Gaspar Correia, aquele logicamente chegaria ao continente português após Nicolau Coelho, visto que este tinha vindo directamente de Cabo Verde.

EFEMÉRIDE

Os 25 anos do “VEGA” na Operation Sail 76

No passado dia 10 de Maio completaram-se 25 anos do dia em que o “VEGA” iniciou aquela que foi a sua grande viagem como navio-escola. Ao largar da BNL o “VEGA” seguiu nas águas da “SAGRES”, e com o balão bem cheio, rumou à bonita cidade de Santa Cruz de Tenerife, o 1º porto de escala.

Seguiram-se as regatas Sta Cruz de Tenerife - Bermudas e Bermudas - Newport (EUA), em que a classificação obtida foi o 3º e o 14º lugares, respectivamente, entre dezenas de veleiros e em tiradas de 19 e 5 dias de mar.

De Newport o “VEGA” rumou a Nova York, onde a 4 de Julho se juntou à esquadra de veleiros e integrou as comemorações do bicentenário dos Estados Unidos, regressando a Lisboa a 19 de Agosto, depois de ter



A guarnição do “VEGA” em 76, durante o jantar que marcou os 25 anos da dupla travessia do Atlântico.



O “VEGA” na OP Sail76. A largada nas Bermudas no dia 20 de Junho.

passado pela ilha do Faial, nos Açores.

Para relembrar as horas passadas ao leme, as muitas manobras de velas, as parcas refeições de comprimidos e de ovo em pó e também os bons momentos passados em terra, o comandante, o agora vice-almirante Celestino da Silva e a sua guarnição de 76 reuniram-se para jantar no restaurante da Associação Naval de Lisboa.

Para surpresa de todos, o “dispenseiro”, trouxe umas embalagens de magníficos comprimidos de germen de trigo e de óleo de fígado de bacalhau, além de outras especiarias, bem fora da validade, mas

que talvez aguentem mais 25 anos... Ainda ninguém as conseguiu saborear!...

A guarnição, 3 oficiais e 9 alunos da Escola Naval, era a seguinte - posto à data (posto actual)

CTEN Celestino da Silva (VALM)
CTEN SE Sales Grade (CMG)
2TEN Silva Carreira (CMG)
ASP Leal de Faria (CFR)
ASP Dias Pinheiro (CFR)
ASP Lorena Birne (CFR)
ASP EMQ Silva Trabuço (CFR)
ASP EMQ Oliveira Brás (CFR)
ASP Costa Andrade (CFR)
ASP Costa Bento (CFR)
ASP Rocha Carrilho (CFR)
CAD EMQ Garcia Belo (CFR)

J. Garcia Belo
CFR EMQ

Comemoração dos 25 Anos da SECAMAR

No dia 23 de Abril completaram-se 25 anos sobre a criação da Secção de Catalogação do Material – SECAMAR.

A efeméride foi assinalada com uma cerimónia que decorreu nas suas instalações, no Alfeite, presidida pelo CMG Saldanha Junceiro, Chefe do Gabinete do Superintendente dos Serviços

do Material, que tutela este órgão, para que foram convidados, os anteriores Chefes e alguns Oficiais, Sargentos e Civis que aqui prestaram serviço.

As comemorações começaram com uma alocução proferida pelo actual chefe da SECAMAR, na qual foi resumida a evolução verificada, apresentada a situação actual e tecidos alguns comentários sobre as perspectivas futuras. Seguidamente, foi descerrado um quadro para inscrição dos nomes, classes, postos e datas (iniciais e finais) dos chefes deste tão importante quão desconhecido órgão de prestação de serviços, a que se seguiu um almoço.



A SECAMAR foi oficialmente criada pelo D/CEMA nº 35/76, de 23 de Abril, pondo assim em execução as medidas previstas no DL 43 816, de 24-07-61, nomeadamente o Artº 14º.

Organicamente, ficou integrada na SSM e com a estrutura e funções previstas nos Artº 15º a 17º do referido DL, funções essas que, de uma forma simplista, podemos dizer serem o **estudo das questões da catalogação, identificação e classificação dos artigos à luz dos preceitos regulamentares estabelecidos, visando a divulgação dos resultados desse trabalho, para aplicação no abastecimento e na uniformização do material.**

Hoje, a SECAMAR rege-se pelo Decreto-Regulamentar nº 23/94, de 01 de Setembro, mas os princípios de actuação e objectivos perseguidos continuam a ser semelhantes, pois a sua razão de ser continua a estar intimamente ligada à incessante procura da melhoria da gestão técnico-económica do material, por forma a permitir aumentar a eficácia operacional.

A necessidade de **identificar, classificar e catalogar** o material, naturalmente, já se tinha feito sentir e, mesmo antes da criação da SECAMAR, foi levado a cabo laborioso trabalho, nomeadamente na pesquisa de NNA para o material dos submarinos, logo em 1972.

Com a criação da SECAMAR, iniciou-se um processo de contínua busca da optimização da catalogação, que internamente tem sido mais visível na renovação e melhoria dos meios de trabalho, que ainda perdura e continua a ser necessário não menosprezar, para bem da catalogação, logo, da Marinha.

Da evolução verificada neste quarto de século realça-se o apoio informático, que teve início em 1982, sofrendo importante incremento em 1985, ano em que, já na IMA-34 Base de dados em SQL, foi iniciada a atribuição de números de gestão aos artigos não catalogados – os NAP, ainda utilizados.

A IMA-34 deu lugar à BDM-4 que foi sendo remodelada ao longo dos anos, em função das crescentes necessidades sentidas,

sendo substituída pela novel Base de Dados de Catalogação (BDC) no sistema gráfico, em 23-04-2001, precisamente no dia em que se comemoraram os 25 anos de existência da SECAMAR.

A evolução nos meios e métodos de trabalhos fez com que os velhos leitores de microfichas, primeiro, e os terminais de computador do sistema central, depois, fossem cedendo o lugar de destaque aos microcomputadores, que ocupam as secretárias da SECAMAR desde 1991. Este domínio foi consolidado com a instalação da rede local, em 1996, cuja expansão, em 1997, permitiu generalizar o uso do computador.

Com os meios disponíveis foram sendo efectuados inúmeros trabalhos de inegável utilidade, não só no material em geral, mas particularmente na identificação do material dos submarinos (que recentemente começou em força) navios de superfície de todas as classes e helicópteros.

Mas este trabalho nunca está concluído.

No horizonte pairam já novos desafios, de entre os quais se agigantam as

aquisições de novos meios navais e a aplicação do Sistema Integrado de Informação Financeira, com grandes implicações na área da catalogação

Nos 25 anos já passados, a chefia da SECAMAR foi da responsabilidade de oficiais das classe de Marinha, Engenheiros Maquinistas Navais, Administração Naval e Serviço Especial, naturalmente com diferente formação e estilos de chefia diversos. Desde a sua criação, fazem parte da lotação civis e militares de vários postos e classes, também com variada formação. Mas foi precisamente com a riqueza proporcionada pela diversidade, que foi possível criar o manancial de informação logística que é hoje a BDC.

A variedade de conhecimentos potenciada na conjugação de esforços de todo este pessoal, que em comum tem a dedicação e profissionalismo, permitiu engrandecer a BD, que no passado dia 18 de Abril continha 240.849 artigos, mais 2.370 desde o início do ano e 779.733 referências, aumentadas 13.640 já no ano corrente.

No ano que corre já foram alterados 11.797 artigos e digitalizados 2.818 documentos, sendo 2.231 documentos técnicos, só para citar alguns números.

Todos nós sabemos que continua a haver muita gente que ignora o que é feito nesta área.

Desconhecem não só a localização, dimensão e enquadramento orgânico da SECAMAR, (muita gente continua a pensar que a SECAMAR é uma Secção da D.A.) o que é o menos, mas também a razão de ser deste órgão, logo, o trabalho realizado e a sua importância para a Marinha.

No entanto, os destinatários do produto deste trabalho, os que precisam e usam a informação laboriosamente recolhida, tratada, compilada e posta à disposição de toda a Marinha, não pensam assim. Esses, estão ávidos de informação, valorizam a que recebem e reconhecem a importância desta actividade, como evidenciam as solicitações recebidas para fornecer informação e até para esclarecer problemas vários relativos ao material, por vezes intrincados e bastante importantes do ponto de vista técnico-económico.

A catalogação continuará a ser uma actividade discreta e complexa, mas que os novos meios, cada vez mais sofisticados, tornam imprescindível. 

CARACTERIZAÇÃO

SECÇÃO DE CATALOGAÇÃO DO MATERIAL (SECAMAR)

ALFEITE

(Frente ao antigo depósito de material electrónico da D. A.)

2800-001 ALMADA

Telef.: 351-21 276 11 41 Ext. 3913 (chefe)

Telefax: 351-21 274 48 18

E-mail: secamar@marinha.pt



EQUIPAMENTO PRINCIPAL

Rede local	1	Servidor windows NT	1 Servidor OPTIDOC - Gestão documental Sistema Português Catalogação
	1	Servidor NOVELL	
	37	Microcomputadores	
	7	Terminais do Sist. Central	
	2	Scanner	
	13	Impressoras	
	2	Impressoras do Sist. Central	
	2	Torres de 7 CD	
	1	Controladora do S. Central	
	2	Modem	

CHEFES DA SECAMAR

			INÍCIO		FIM	
NII	CL.	APELIDOS	POSTO	DATA	POSTO	DATA
26958	M	DIAS FIGUEIREDO	CTEN	23-04-1976	CTEN	06-05-1976
73961	EMQ	NEVES DE CARVALHO	CTEN	06-05-1976	CTEN	30-06-1980
73360	EMQ	CAETANO DIAS	CTEN	09-09-1980	CTEN	23-04-1981
87666	AN	NEVES ESTEVENS	1TEN	23-04-1981	CFR	07-10-1992
293771	AN	FERNANDES SOARES	1TEN	07-10-1992	CFR	03-07-2000
79972	SEL	ALMEIDA MACHADO	1TEN	03-07-2000		

LOTAÇÃO (D/CEMA 68/96, 09 DE Outubro)

POSTO	CLASSE	QUANTIDADE
CTEN	AN	1
SALT	OT	4
SCH	MQ	1
	CM	1
SAJ	ETA	1
	ETS	1
	MQ	1
	CM	1
	T	1
	L	1
SSUB	ETA	2
	ETI	1
	MQ	3
	CM	8
	CRO	1
	E	2
	L	1
	PIN	1
CABOS	QQ	4
2M/GR	L	2
CIVIS		4
	TOTAL	42

(Colaboração da SECAMAR)



Angola - Anatomia de uma Tragédia

Realizou-se no passado dia 22 de Maio, no auditório da Academia de Marinha uma sessão em que o convidado General (FAP) António da Silva Cardoso dissertou sobre o tema **"Discussão e análise do livro – Angola-anatomia de uma tragédia"**.

A sessão foi aberta pelo Presidente da Academia, CALM ECN Rogério de Oliveira que se referiu ao orador em termos elogiosos, quer pela sua brilhante folha de serviço na Força Aérea quer pela autoria do livro que iria ser comentado, recordando a formação do General Silva Cardoso na Escola Naval e nas fileiras da Marinha, uma vez que, durante anos, pertenceu ao quadro dos oficiais aeronavais.

O Presidente da Academia ao longo da sua alocução afirmou, que o tema em questão não é portanto de natureza política. O que está em causa é essencialmente a história de Angola, ainda como província portuguesa. O debate será pois um exercício de ciência histórica. Não de ciência política, acrescentando que a discussão iria ser conduzida por um painel presidido pelo General Altino de Magalhães e composto pelos Prof. Doutor Adriano Moreira, General Silvino Silvério Marques, Embaixador Neto Valério e General Gonçalves Ribeiro, individualidades estas que de um ou doutro modo tinham estado ligadas ao processo que conduziu à independência de Angola e à saída trágica dos portugueses daquele território.

Ao passo da sua intervenção afirmou:

A Academia de Marinha, ao convidar o General Silva Cardoso a proferir neste auditório uma palestra sobre a sua obra, visa essencialmente homenagear o seu autor e oferecer a oportunidade de ele se dirigir à nossa comunidade cultural, glosando um assunto do maior interesse e de reflexão histórica: a tragédia de Angola.

Das antigas possessões de além-mar, Angola foi, talvez a seguir ao Brasil, a mais portuguesa, isto é, onde mais fundo se implantou a cultura portuguesa.

E a concluir:

A personalidade do General Silva Cardoso é bem conhecida e altamente conceituada. Dotado das mais altas qualidades morais e profissionais, possui adicionais méritos que o qualificam como homem de grande estatura intelectual. Além de oficial insigne e aviador hábil, é artista pintor e escultor, e como está hoje bem patente, é escritor, com estilo de pureza filológica que aliados à simplicidade e graciosidade fazem jus à vetusta língua que Vénus "quando imagina com pouca corrupção crê que é latina".

A sua carreira na Força Aérea foi fulgurante de sucesso, obnubilando a origem da sua carreira militar na Marinha. Aqui reside talvez a única mácula que se pode detectar no seu brilhante currículo: o de ter passado de "marujo" a "araijo".

A Academia de Marinha sente-se orgulhosa de acolher o General Silva Cardoso, antigo oficial de Marinha e ouvi-lo dissertar sobre o tema mais angustiante da sua vida de militar; e felicita-o pela excelente obra que produziu, que constituirá um valioso contributo para a história de Angola e agradece-lhe a sua pronta disponibilidade, assim realizando uma sessão que, tenho a certeza, ficará assinalada nos anais desta Academia.



O General Silva Cardoso usou então da palavra, durante cerca de 25 minutos, relatando as razões principais que o tinham levado a abalar-se a escrever o livro e porque, só agora, ao fim de tantos anos dum Angola tão martirizada.

Respondendo à questão: PARA QUÊ E SÓ AGORA? afirmou:

Não foi, logicamente, só para me libertar do fardo decorrente dos sucessos ou insucessos que foi averbado ao longo de muitos anos, cumprindo as missões que me foram confiadas.

A resposta pode encontrar-se nos dois últimos parágrafos do livro e que resumidamente aqui deixo: Os anos passaram. Muitos outros não-de ainda passar e a história, como se diz, fará o seu juízo.

Durante muito tempo aguardei que os mentores da descolonização de Angola, libertos do fervor revolucionário e amadurecidos pela sen-

satez que os anos trazem, viessem dizer a verdade nua e crua ao País e assumissem as responsabilidades que lhes cabem na tragédia sem tamanho em que Angola passou a viver.

Ora isso não aconteceu.

Naquilo que me diz respeito, afirmo que a descolonização, tal como se cumpriu, será considerada como o episódio mais catastrófico, mais desprezível e mais estúpido de toda a História de Portugal; na parte que mais de perto me toca, eu julgo que é também meu dever contribuir para a formulação do juízo da História.

E esta precisa de distanciamento em tempo para poder ser escrita.

Este livro pretende ser o meu modesto contributo.

O orador terminou a sua intervenção afirmando que *"às gentes de Angola, mortos e vivos, que receberam a independência mas não a paz, a felicidade e a alegria de viver em liberdade, dediquei comovidamente o livro onde me empenhei e onde eles foram os principais figurantes"*.

Após isto, o Presidente da Academia abandonou a mesa da presidência que foi seguidamente ocupada pelos membros do painel.

Iniciou-se a intervenção do General Altino de Magalhães que fez um breve resumo de alguns pontos que lhe pareciam importantes e relacionados com o assunto em discussão, tendo também outros membros do painel expresso os seus comentários sobre aspectos mencionados pelo General Silva Cardoso e em resposta a diversas intervenções que se verificaram por parte de membros da assistência, a fim de melhor se esclarecerem pontos duvidosos e outros, ainda hoje, muito controversos.

O Prof. Doutor Adriano Moreira numa das suas intervenções frisou bem a sua opinião acerca da necessidade de se fazerem esforços de conciliação entre as gerações que viveram o conflito, condição esta que julgava indispensável para um esclarecimento, se possível, definitivo da verdade sobre o que se passou, de facto, em Angola naquela época, opinião esta que teve a concordância de outros intervenientes.

Ao fim de duas horas e meia terminou a sessão, tendo o auditório da Academia estado repleto de interessados no assunto ainda hoje tema de polémica e controvérsia.



(Colaboração da Academia de Marinha)



ASTRONOMIA DE VERÃO – 2001

● O Planetário Calouste Gulbenkian (PCG) vai colaborar com a agência Ciência Viva na iniciativa “Astronomia de Verão”, que tem o objectivo de divulgar esta ciência. Assim, durante o presente mês serão apresentadas nas noites de Quinta, Sexta e Sábado pelas 21:00, sessões de Astronomia, seguidas de observações com telescópio e binóculos entre as 22:00 e as 24:00.

Nas noites de quinta-feira em que há Lua, apresentar-se-á uma sessão dedicada ao satélite da Terra, em que se focará a história da sua exploração, as fases, eclipses etc.. Nas quinta-feiras em que não há Lua, apresentar-se-á uma sessão dedicada às constelações, em

que se focará o seu historial, o movimentos diário e a variação ao longo do ano e para diferentes locais da Terra.

Nas noites de sexta-feira e sábado apresentar-se-á uma sessão de introdução à Astronomia, focando-se a história desta ciência, os movimentos da Terra, as constelações, a localização da estrela Polar e os pontos cardeais, e se ensinará a utilizar uma carta de estrelas.

Todas as sessões serão seguidas de observações astronómicas na Praça do Império, frente ao PCG.

Esta programação é grátis para todos e será oferecida uma carta para identificação de astros.

Programa da Iniciativa “Astronomia de Verão” no PCG

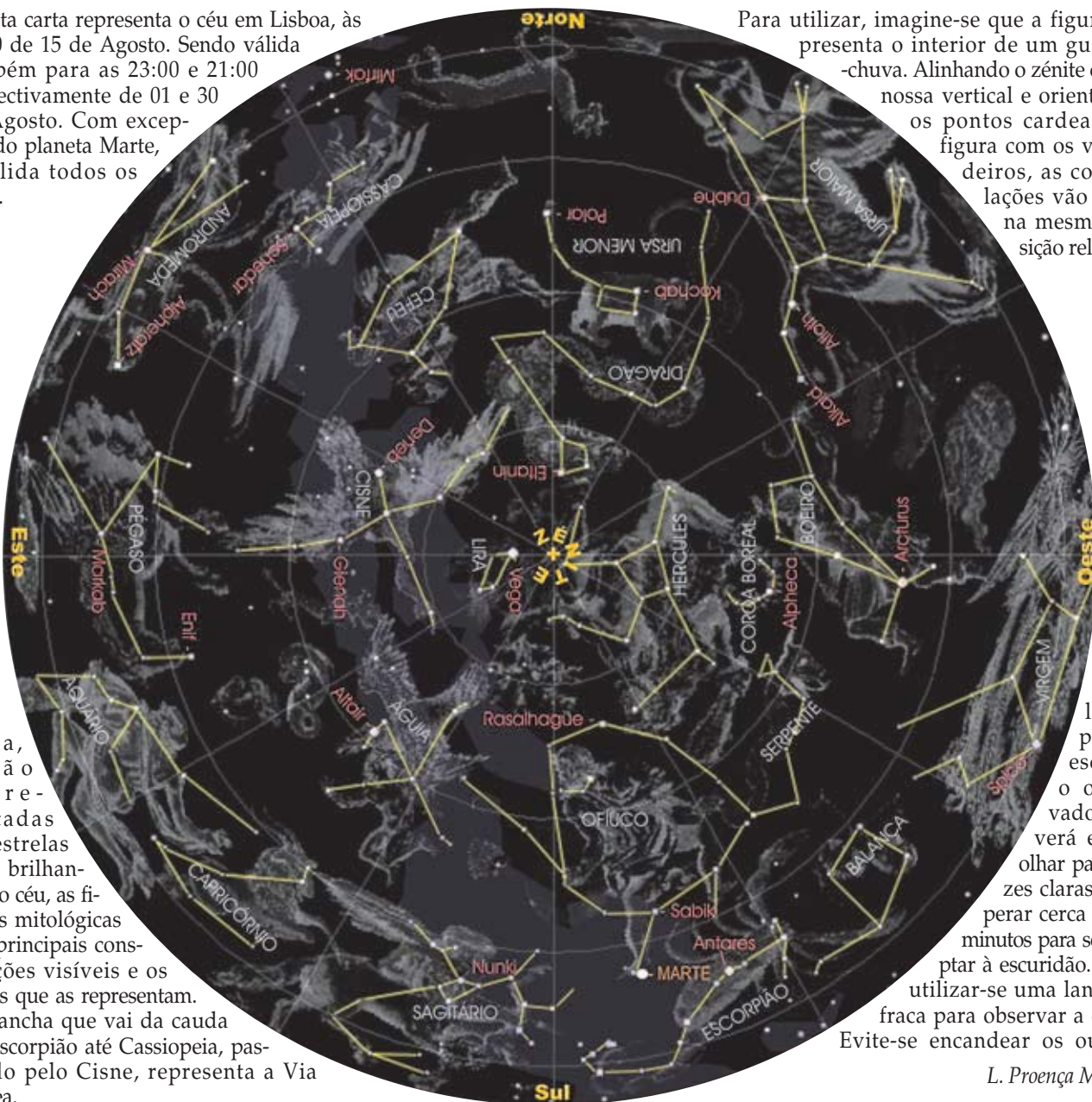
Dia	Sala do PCG (21:00)	Frente ao PCG (22:00 às 24:00)
Qui 2, 23	Sessão temática sobre a Lua	Observações da Lua e Marte
Qui 9, 16	Sessão temática sobre as Constelações	Observação de Constelações e Marte
Sex 3, 10, 17, 24	Sessão de introdução à Astronomia	Observação de astros (geral)
Sáb 4, 11, 18, 25	Sessão de introdução à Astronomia	Observação de astros (geral)

O CÉU DE AGOSTO

● Esta carta representa o céu em Lisboa, às 22:00 de 15 de Agosto. Sendo válida também para as 23:00 e 21:00 respectivamente de 01 e 30 de Agosto. Com excepção do planeta Marte, é válida todos os anos.

Para utilizar, imagine-se que a figura representa o interior de um guarda-chuva. Alinhando o zénite com a nossa vertical e orientando os pontos cardeais da figura com os verdadeiros, as constelações vão estar na mesma posição relativa.

Na carta, estão representadas as estrelas mais brilhantes do céu, as figuras mitológicas das principais constelações visíveis e os traços que as representam. A mancha que vai da cauda do Escorpião até Cassiopeia, passando pelo Cisne, representa a Via Láctea.



Em locais pouco escuros o observador deverá evitar olhar para luzes claras e esperar cerca de 10 minutos para se adaptar à escuridão. Pode utilizar-se uma lanterna fraca para observar a carta. Evite-se encandear os outros.

L. Proença Mendes
CTEN



DIA DA UNIDADE

● Comemorou-se no passado dia 23 de Maio o dia da Direcção de Faróis.

As comemorações iniciaram-se com uma alocução à guarnição pelo CMG Amaral Pereira, Director de Faróis, seguida da entrega de diplomas aos elementos que completaram 15 e 25 anos de serviço na unidade e dos prémios dos torneios de sueca e futebol realizados.

Na presença do Director Geral de Marinha, VALM Neves de Betencourt, dos antigos directores e de alguns antigos faroleiros e funcionários civis, foi descerrada uma bonita peça com a lista dos directores.

Seguiu-se um concerto pela a Banda da Armada e o almoço de grelhados ao ar livre.



Placa alusiva aos Directores da Direcção de Faróis.

A data de 23 de Maio de 1924 corresponde ao estabelecimento da DF, embora esteja atribuída à Marinha a responsabilidade pelos Faróis desde 1892. Mas o serviço de faróis, organicamente estruturado, começou por estar cometido às Corporações Marítimas locais, passando por alvará pombalino de 1 de Fevereiro de 1758, para a Junta do Comércio. Em 1833, passou para o serviço das Alfândegas do Ministério da Fazenda e, em 1852 para o Ministério das Obras Públicas onde passou, em 1868 a integrar a Direcção Geral de Telégrafos e Faróis do Reino.

A DF começou por funcionar nas instalações de Caxias, onde hoje se encontra o ISN, tendo transitado para as actuais instalações, em Paço de Arcos, no ano de 1959.

FAROL DO CABO DE S. VICENTE REMODELAÇÃO DO SISTEMA DE ROTAÇÃO

● O actual farol de D. Fernando, no Cabo de S. Vicente, e por isso vulgarmente conhecido por farol do Cabo de S. Vicente, data de 1846, conforme reza uma lápide existente no edifício: *"Este farol foi mandado construir por ordem da Snra D. Maria II sendo Dir. dos faróis do Reino o Brigadeiro Gen. A. C. C. P. Furtado em Out. de 1846"*.

Em 25 de Março de 1908, após a elevação da torre em mais 5,7 metros, foi instalado um aparelho lenticular de Fresnel hiper-radiante, que é actualmente o maior existente nos faróis portugueses, quiçá da Europa. O sistema iluminante era, naquela altura, constituído por um candeeiro de cinco torcidas, e só a partir de 1926 o farol começou a funcionar a energia eléctrica, por meio de grupos electrogéneos.

Face à enorme dimensão da óptica do farol, com uma distância focal de 1330 mm e uma altura de 3580 mm, e em virtude do

ponto de apoio de aplicação da força de rotação estar localizado no centro da óptica, não era possível utilizar um sistema de arranque directo da mesma, sistema usualmente utilizado nos restantes faróis nacionais. Assim, tornou-se sempre necessária a presença humana para, através de um impulso inicial, vencer a inércia e dar continuidade à rotação da óptica.



Sistema de rotação do Farol.

Os Serviços de Mecânica e Balizagem e de Electrotecnia da Direcção de Faróis, idealizaram e desenvolveram um sistema que, de forma completamente automática, permite o arranque, a paragem e o controlo da gigantesca óptica do farol do Cabo de S. Vicente.

Este sistema é composto, essencialmente, por um autómato programável, dois variadores de velocidade dos respectivos motores eléctricos e um "interface" homem/máquina (sinalização e comandos) e o sensor de rotação. Baseando-se na análise permanente da velocidade de rotação do motor eléctrico e da óptica, permite que o acoplamento e desacoplamento mecânico do motor eléctrico e da óptica se realize tanto no seu arranque como na sua paragem. Tal sistema permite, ainda, ajustar a velocidade de rotação da óptica ao décimo de segundo.

Montado no passado mês de Março, ficou, passado um período experimental, a funcionar sem qualquer limitação.

Uma vez mais se regista a elevada capacidade técnica do pessoal dos serviços acima referidos, a qual levou à concretização de um desejo há muito esperado.



O Farol do Cabo S. Vicente em remodelação.

(Colaboração da Direcção de Faróis)

UMA MARINHA PARA TIMOR

● Em 9 de Dezembro de 1974 foram aumentadas ao efectivo dos navios da Armada, na situação de armamento normal, as lanchas de fiscalização pequenas: “*Albatroz*”, a primeira de seis e que deu nome à classe, e a “*Açor*”.

Foram a 84ª e 85ª construção do Arsenal do Alfeite e destinavam-se a “...operar em rios e águas costeiras...”, numa clara referência ao seu emprego nos rios de África, situação que nunca se viria a concretizar devido à independência das ex-províncias ultramarinas.

Com um comprimento de cerca de 22 metros, 52 toneladas e um calado máximo de 1,6 metros, atingiam 20 nós e estavam inicialmente armados com uma peça Oerlinkon de 20 m/m a vante e uma metralhadora Browning de 12,7 m/m a ré, além de outro armamento portátil. Dispunham de uma guarnição de 8 elementos: 1 oficial, 1 sargento e 6 praças.

Ao longo de 27 anos o seu empenhamento operacional centrou-se na fiscalização das águas costeiras de jurisdição nacional do continente, especialmente na Zona Marítima

do Sul, onde por largos anos estiveram regionalizados, assegurando cumulativa-



Os primeiros marinheiros timorenses que irão constituir as guarnições das duas lanchas na recruta em Aileu.

mente o serviço de busca e salvamento marítimo na orla costeira e várias outras tarefas de índole militar e de serviço público.

Agora, por decisão política, os NRP’s “*Albatroz*” e “*Açor*” vão ser desarmados, abatidos, reparados e reequipados no Arsenal do Alfeite, para serem cedidos por Portugal às Forças de Defesa de Timor

Leste, constituindo as primeiras unidades da Componente Naval do futuro país. Através da Esquadilha de Navios Patrulhas a Marinha irá assegurar a entrega e a formação teórica e “on job” dos futuros utilizadores em Timor, com início previsto a partir de Setembro de 2001.

Os dois navios vão assim iniciar um novo ciclo de vida, sob outra bandeira, noutro lado do mundo, com os nomes de “*Ataúro*” e “*Oecussi*”, respectivamente.

Com as suas amuras, as lanchas “*Latroz*” e “*Laçor*”, dentro de pouco tempo “*Paúro*” e “*Pécussi*”, irão cortar outras águas, e outros ventos mas ficarão para sempre no imaginário colectivo da nossa Marinha como uma boa escola de jovens oficiais comandantes, que iniciaram a sua vida na Armada da melhor forma possível: no Comando de uma Unidade Naval.

Bravo Zulo “*Latroz*” e “*Laçor*”.
Bons ventos e águas safas “*Paúro*” e “*Pécussi*”.

(Colaboração da Esquadilha de Navios Patrulhas)

SIMPÓSIO “A PROTECÇÃO DA MARINHA MERCANTE”

● Numa altura em que a NATO está a alterar os conceitos emergentes da 2ª Guerra Mundial de protecção da marinha mercante, passando de um conceito de controlo para cooperação, decorreu no CITAN,



em 28 de Junho, um simpósio sobre o tema “A Protecção da Marinha Mercante”.

O simpósio que juntou diversos elementos civis e militares ligados ao assunto, incluindo o Planeamento Civil de Emergência, abordou temas desde a realidade da

marinha mercante, nacional e estrangeira, passando pelos novos rumos da mesma, diálogo civil-militar, concluindo com uma apresentação sobre o futuro “*Shipping Center*”, a instalar em Northwood (UK), e de quais as actividades que irão ser desenvolvidas pelo mencionado centro.

Após a apresentação das palestras, cujo interesse e qualidade importa enaltecer, seguiram-se períodos de animada troca de opiniões e ideias, que permitiram a todos obter uma visão mais alargada e profunda dos problemas e novos desafios que se deparam nesta matéria. Sucintamente, foi possível obterem-se as seguintes conclusões:

- A marinha mercante nacional encontra-se numa fase muito má, quando comparada a alguns anos atrás, tendo, para tal, contribuído uma excessiva burocracia e carga fiscal;

- Tem estado a ocorrer uma progressiva



especialização dos navios mercantes e, em simultâneo, estes estão a ser desenvolvidos utilizando novos conceitos – novos tipos de projectos, portos, etc...;

- Existe, a nível NATO, uma nova abordagem ao tema, em que o diálogo civil-militar e vice-versa deve existir permanentemente, ou seja, mesmo em situações de paz, em que a cooperação é a base;

- Também a nível nacional, torna-se necessário estabelecer as bases para um diálogo efectivo.

(Colaboração do CITAN)

CONVÍVIO

“FILHOS DA ESCOLA” DE OUTUBRO DE 1966

● No próximo dia 7 de Outubro realiza-se um convívio das praças da Armada do recrutamento de Outubro de 1966, na margem sul do Tejo, com o seguinte programa: 9.00h– Concentração no Portão Verde da B.N.L.

10.00h – Missa na Capela da Base

11.00h – Visita ao G2EA

13.00h Almoço no Salão de Banquetes, “*Manjar das Laranjeiras*”, em Fernão Ferro. Para mais informações os interessados deverão contactar:

Julião Cruz- R: Alves Redol, 72-B 2800 Cova da Piedade – Almada; Telf. 212591765, Fax. 212591671; Euclides Pio – Telf. 212598421; Amadeu Santos – Telf. 214423606; Júlio Sousa – Telf. 212594993.

Nota: As inscrições devem ser feitas até 28 de Setembro de 2001.

ASSOCIAÇÃO DE MARINHEIROS DE TRÁS-OS-MONTES E ALTO DOURO (AMTAD)

● Realizou-se no passado mês de Junho o 4º almoço da Associação de Marinheiros de Trás-os-Montes e Alto Douro, num restaurante de Vila Real. Com a presença de cerca de 100 marinheiros, o almoço-convívio decorreu em ambiente de sã camaradagem, onde não se deixou de recordar os tempos antigos.



ASSOCIAÇÃO DE MARINHEIROS DA ARMADA PORTUGUESA (A.M.A.P.)

● No passado dia 3 de Junho, realizou-se na cidade de Kearny - Nova Jersey, as comemorações do Dia de Portugal com um desfile a que assistiram entidades oficiais e civis daquela cidade.

O desfile, organizado pela Associação Cultural Portuguesa daquela cidade, foi aberto por elementos da Associação de Marinheiros, com porta-bandeiras e estandarte.

Terminado o desfile, foi hasteada a bandeira portuguesa no pau central do edifício municipal (City Hall) e tocados os hinos nacionais de ambos os países.



Alguns dos elementos da Associação de Marinheiros da Armada Portuguesa que participaram no desfile.

ALUNOS CONDUTORES DE MÁQUINAS DO CURSO 1951/1953

● Vai realizar-se no próximo dia **29 de Setembro** num restaurante na Costa da Caparica, um almoço de confraternização, a fim de comemorar o 50º aniversário em que se alistaram na Escola de Mecânicos da Armada em Vila Franca de Xira.

Para mais informações, os interessados deverão contactar com:

- CTEN Simões - Telef. 212767469
- 1TEN Guerreiro - Telef. 212745629
- 1SAR Leão - Telef. 212765617

“FILHOS DA ESCOLA” DE OUTUBRO DE 1972

● Vai realizar-se no próximo dia **7 de Outubro** no restaurante “Profeta II”, na Figueira da Foz, o almoço-convívio dos “Filhos da Escola” de Outubro de 1972. Os interessados deverão contactar:

- Fernando Costa - Telef. 22 7841579 / 914866509
- Alfredo Silva - Telef. 212970122 / 967086581
- Rui Azevedo - Telef. 255341480
- Nilton Fonte - 2143630171 / 962788527

DFE 4 GUINÉ 1965-67

● Vai realizar-se no próximo dia **13 de Outubro** um almoço-convívio do DFE 4 – Guiné 1965/67.

Para mais informações, os interessados deverão contactar com:

- CFR Carvalho Rosado
TM: 932992334
- CFR António Caeiro
TM: 964371423
- CFR Lopes Henriques
TM: 933748890

“FILHOS DA ESCOLA” DE OUTUBRO DE 1968

● Vai realizar-se no próximo dia **13 de Outubro** um almoço de confraternização, para comemorar o 33º aniversário do ingresso na Armada dos “Filhos da Escola” de Outubro de 1968 (4ª Incorporação). O encontro terá lugar no Restaurante “Convívio” em Tomar.

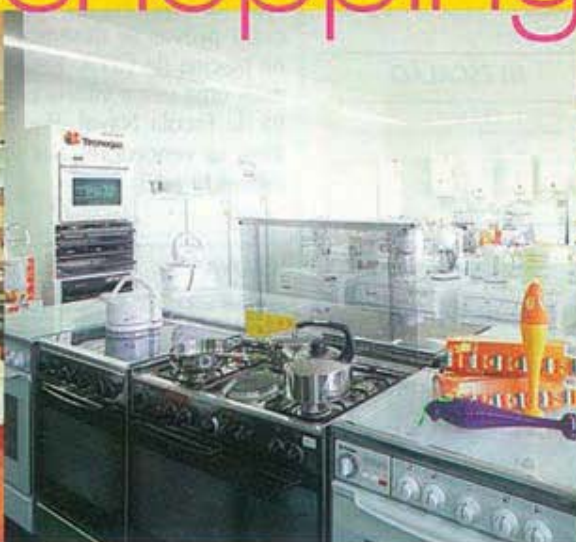
Os interessados em participar neste almoço-convívio podem contactar para:

- António Brás - Telef. 219470499
- António Figueiredo - Telef. 212538319
- António Simões - Telef. 212189610

casãoshopping



porto



lisboa

Novo Sistema de Crédito

24 meses sem juros

Acordos: Exército, PSP, GNR e F. Aérea (Marinha em estudo)

Porto

Rua da Boavista, n.º 218 - 4050-102 Porto

t: 22 200 45 04 f: 22 200 39 43

Reabre com novos
espaços e novos
horários

2ª a sábado das 10h às 22h

domingo das 10h às 19h

Lisboa

Campo de Santa Clara - 1147-651 Lisboa

t: 21 884 55 06 f: 21 887 61 04

2ª a sábado das 10h às 19h

À dignidade

Vejo cada vez menos televisão. Por um lado falta-me o tempo, por outro, também eu, como muitos, acho que os programas actuais, sem conteúdo e sem profundidade, são desprovidos de qualquer interesse... Não pense o leitor que se trata de falsa moralidade. Embarquei e pude constatar que a arte cinematográfica apresenta muitos estilos, alguns em que a acção é mais importante do que os diálogos... Sempre achei, que como tudo na vida, esses filmes fazem parte da cultura. Nunca censurei quem os vê, nem lhes atribuo qualquer marca moral aviltante...

Ora, há bem pouco tempo, ouvi casualmente um dos actores de um destes *reality shows*, tão na moda, comentar, a pedido de uma solista locutora, a eutanásia. E lá falou a estrela em ascensão sobre a eutanásia, com o mesmo à vontade, com que se fala da refeição de amanhã, ou da falta que o Jardel faz ao Futebol Clube do Porto...

E por ter ouvido falar sobre o assunto e em especial por estar triste – hoje, dia em que mais uma vez vi partir alguém – lembrei-me do Sr. *Almirante*, que conheci, há muito, numa unidade de cuidados intensivos. Estava internado por uma doença intratável do foro cardíaco, com grande degradação do estado geral. Enquanto pôde falar, contou-me dos seus embarques, dos navios em que andou – “navios para homens rijos de outro tempo” – das comissões em África, em Macau e até tinha estado em Timor...

Conheci também a esposa, uma senhora digna de olhos límpidos, com um leve sotaque estrangeiro, que nunca identifiquei. Perguntava por mim aos outros médicos. Sentia-se perdida desde que o marido tinha sido transferido para aquele hospital civil.

– Como está ele hoje, doutor?
– perguntava em cada dia.

– Hoje não piorou – respondia-lhe eu, contando as palavras..

Saía silenciosa. Sabia, intimamente, a verdade, apesar da resposta automática que eu fornecera...

Com o tempo, uma ligação de amizade cresceu entre nós, de tal modo que, mesmo quando eu não estava de serviço, ia cumprimentá-los e saber como ia o paciente. Este via o seu estado agravar até

que precisou de ser ventilado mecanicamente.

Algum tempo depois o seu coração em falência, deixou de bombear sangue suficiente para manter uma pressão arterial estável. Num período de maior instabilidade hemodinâmica, acabou por fazer lesões cerebrais importantes. Sobrevivia, agora, graças ao ventilador e a drogas vasopressoras, que lhe mantinham, artificialmente, a pressão arterial.



A esposa continuou a vir, repetindo a pergunta, obtendo respostas cada vez menos optimistas por parte dos médicos. Numa das noites, estava eu de serviço, chamou-me à parte e perguntou directamente:

– *Doutor acha que o meu marido vai alguma vez recuperar o conhecimento de si próprio?* – era uma pergunta pertinente.

Respondi-lhe que, com grande certeza, não iria recuperar, pois as lesões cerebrais deste tipo, deixam graves sequelas. E, no caso do Sr. Almirante, tinham sido importantes, conforme demonstravam os exames...

Olhou para o chão e disse, com grande serenidade:

– *Então é melhor acabar com isto rapidamente. O meu marido não gostaria que o deixássemos neste estado muito tempo – sem capacidades, sem tino... Peça para que desliguem tudo, não consigo vê-lo sofrer mais...*

Ao outro dia falei com o médico chefe, contei-lhe o teor da conversa. Pediram-se testes neurológicos, que confirmaram a existência de um estado vegetativo cerebral, sem capacidades cognitivas. Após cerca de três meses de internamento, decidiu-se suspender as drogas, mantendo o ventilador.

Ao fim de 3 horas, após a suspensão dos fármacos, o Sr. Almirante tinha, definitivamente, partido...

Sempre que ouço falar em eutanásia, recordo esta história que foi a primeira de muitas. Nunca encontrei nenhum médico que gostasse de deixar morrer alguém. Também nunca encontrei nenhum que gostasse de ver sofrimento fútil ...

Desde então, eu próprio deixei partir alguns doentes, em situações semelhantes. Não me pesa, apesar disso, a consciência, também não me parece que mereça castigo na terra, nem castigo vindo dos céus...Quase sempre, como neste caso, a família já aceitou a dor da partida e quer abreviar o sofrimento...porque não há esperança de recuperação e a pessoa doente já perdeu tudo o que a identifica como ser pensante...

No fundo, na vida, como na morte há que manter a dignidade. E esta não deve ser cerceada por um qualquer fervor terapêutico, na tentativa de manter o que já não pode ser...

E é deste conjunto de sentimentos profundos, deste ir e partir, desta vertigem de emoções, que eu encontro coragem para as noites longas de trabalho, para a ansiedade da decisão e para contrariar o desencanto, que muitas vezes encontro na vida...Por isso, ainda, eu e outros, gostamos deste tipo de medicina intensiva, acreditando que levamos, pelo menos, uma parte igual à que damos...

Muitas vezes, após uma noite de trabalho intenso, subia ao castelo de São Jorge e deitava-me num muro antigo que lá está. Acredito que velhas pedras, como aquelas, têm um sentir muito próprio, adquirido através de séculos de comunhão com outros seres, que conheceram. Acho mesmo que nos tocam na alma...e nos protegem.

Ali deitado, algumas vezes chorei. Nem sei bem se foi por mim, ou pela angústia de outros que partilhei. Só sei, e disso estou certo, que me sentia livre. Procurava

um sentido para a vida, para a morte, para tudo...Não o encontrei sempre, mas a procura faz parte da minha vida e destas palavras, que o leitor paciente tem vindo a conhecer...

Da eutanásia, conforme é discutida habitualmente, conheço pouco. Provavelmente responderia pior ao tema que o homem de sucesso, dos concursos da TV. Sei, isso sim, alguma coisa sobre a vida e a morte. Sei, sobretudo, que a vida merece uma dignidade que nem sempre lhe é atribuída.

Estes assuntos, concluirá o leitor, interessam pouco ao povo e muito menos dariam grandes audiências na TV. Para isso interessarão muito mais os relatos de um médico que mata os seus doentes com uma injeção letal e é conhecido mundialmente.

Não são estes os factos importantes na equação do problema. A decisão difícil está, acreditem, na determinação da intensidade terapêutica que estamos dispostos a permitir que aqueles que amamos suportem, quando o inadiável chegar...É este, decerto, o desafio mais importante da medicina actual, tecnicamente desenvolvida. O meu continuará a ser a procura de um sentido, de um caminho para lá do incompreensível...

Finalmente, servirão estas palavras, também, para dar testemunho de um velho marinheiro, que morreu da mesma forma digna, com que viveu... 

Doc.

NOTÍCIAS PESSOAIS

RESERVA

● CMG António João dos Santos Leitão ● CMG Arlindo Manuel Pacheco Ferreira da Silva ● CFR Rodrigo Maria Marinho ● 1TEN Herculano dos Ramos Deusado ● 1TEN Aníbal Sales Dinis Tôco ● 1TEN José Lourenço da Assunção ● SMOR Antero Melranha Coelho ● SMOR Celso Luís Pereira da Silva ● SMOR Carlos Maria Figueiredo Alves ● SCH Alberto Augusto Gonçalves ● SCH António Francisco Penedo Correia ● SAJ José Rodrigues Miguel ● SAJ Joaquim de Campos Eiras ● SAJ Manuel Duarte ● SAJ Manuel Francisco Tubal Campaniço ● SAJ José Joaquim Machado de Almeida ● SAJ António de Jesus Costa ● SAJ António da Cruz ● SAJ Jesuíno da Conceição Garcia ● SAJ Manuel Henriques Grilo Mestre ● SAJ Manuel Simões Rodrigues ● 1SAR Francisco dos Santos Ferrão ● 1SAR Manuel Domingos Ramos ● 1SAR Rui Manuel dos Santos Carvalho ● 1SAR Joaquim Luís Serras ● 1SAR Custódio António Pinto Botas ● 1SAR Virgílio Manuel Nunes de Oliveira Correia ● CAB Bernardino Cardoso Ribeiro ● CAB Firmino Leal Aguiar ● CAB Norberto Arsénio Marques ● CAB Emanuel Peixoto Rodrigues ● CAB José Manuel Neves Vaz ● CAB José João de Jesus Batista ● CAB José Carlos da Silva ● CAB Alfredo Joaquim Gonçalves Pereira ● CAB Fernando Marques.

REFORMA

● CMG Rogério António Vieira Fontes ● CMG EMQ Armando Maria Araújo Batista ● CFR EMQ Abel Joaquim de Almeida Tavares ● SMOR António da Nazaré Piedade ● SCH António da Silva ● SAJ Rogério Joaquim do Carmo ● SAJ Manuel Aguiar Beleza ● SAJ Armando Manuel Jorge Ferreira ● 1SAR Arménio José Miranda ● 1SAR António Sérgio Martins ● CAB João Sabino Ribeiro Marques.

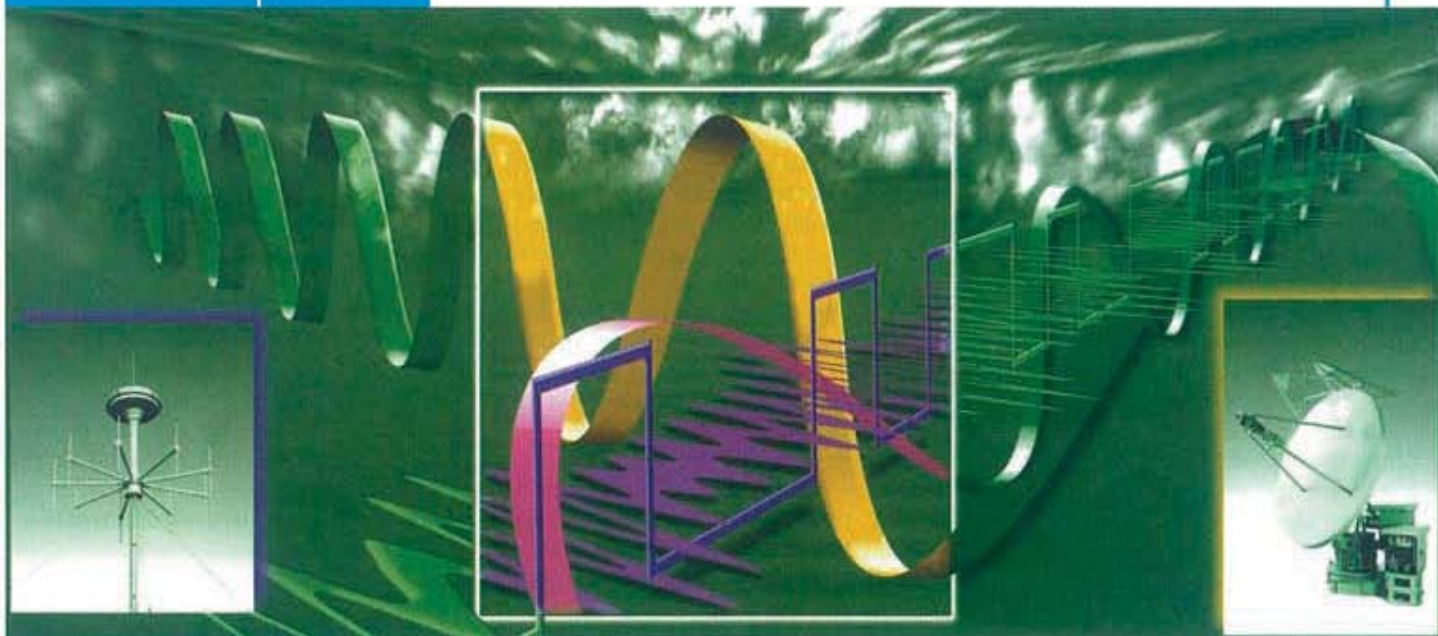
FALECIMENTOS

● CMG MN REF Fernando Benedito Andrés ● CMG REF João D'Oliveira Batista Correia ● SAJ CE REF Lindolfo Ventura Simões Portugal Dinis ● SAJ E REF José Roseira Soares ● 1SAR B REF Edmundo Rodrigues dos Santos.

RECTIFICAÇÃO

• No nº 343 da RA foi publicado nas Notícias Pessoais - Reforma SCH Eliseu Manuel Ramos Rosa e deve-se ler **SCH Eliseu Manuel Ramos Rocha**.

Signal Intelligence and Electronic Warfare



Solutions for Interception, Identification and Electronic Countermeasures

Military forces, the police and government agencies with security-relevant tasks can only be successful if their technical equipment is up to the latest state of the art. Survival in the "digital battlefield" is only possible through the use of flexible technology. You simply have to be the fastest and "smartest" to intercept and evaluate the multitude of signals and information to be successful in the age of information warfare.

"SIGINT goes digital" is the trend. All instruments and systems from Rohde & Schwarz are completely in line with this trend through the massive use of extremely fast data and signal processors for

and signal processors for digital signal processing and the use of intelligent modular hardware and software.

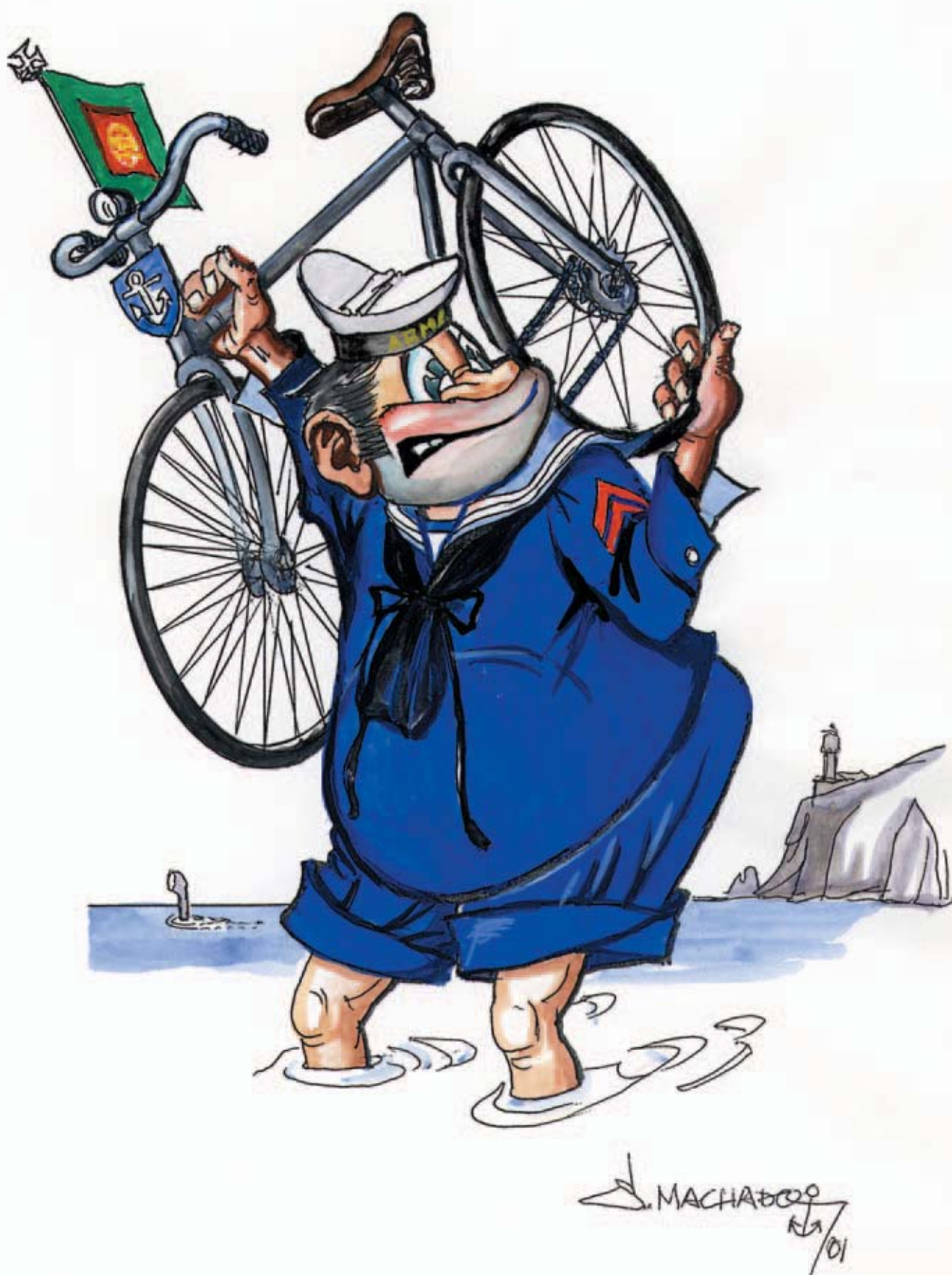
We assist you in solving your complex tasks by providing all-inclusive solutions for searching, detecting, analyzing and jamming all communication signals from HF to SHF as well as non-com signals. And that for any type of modulation and transmission method. Whether voice, fax or data, analog or digital signals, encryption or LPI methods such as frequency hopping or spread spectrum technique — we have the optimum solution for you in store. Would you like to know more?



ROHDE & SCHWARZ

TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, S.A.

Rua General Ferreira Martins, nº 6 - 2B • 1495-137 Algés • Tel: 214 123 590 • Fax: 214 123 600
• E-Mail: telerus@mail.telepac.pt



– FOI DETECTADO UM SUBMARINO NA COSTA. VOU VER SE O CAÇO!

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

● CMG EMA Luís Fernando Pereira da Silva Nunes nomeado para o cargo de Presidente da Comissão Eventual da Direcção de Tecnologias de Informação e Comunicação (CE-DITIC) ● CMG EMM Mário do Carmo Durão nomeado para o cargo de Presidente da Comissão Eventual da Direcção de Análise e Gestão de Informação (DAGI-CE) ● CFR António Joaquim Ribeiro Izequiel Capitão do Porto da Horta e Santa Cruz das Flores, em substituição do CTEN Filipe Alexandre Silvestre Matos Sequeira ● CTEN Luís Pedro Correia Policarpo nomeado para o cargo de (SJ-21) Intelligence Planes Officer no Quartel-General Regional Sul do Atlântico, em substituição do CTEN João António da Cruz Rodrigues Gonçalves.

RESERVA

● CMG EMQ José Matias Cortes ● CTEN António Augusto Inácio Ramalho Marrafa ● 1TEN João António Jerónimo Cunha ● 1TEN João Manuel Bastos Madureira ● 1TEN José Domingos Raminhos Marreiros ● 1TEN Raul Celestino das Dores Mendonça ● SMOR António Augusto Afonso ● SMOR José Rodrigues Lareiro ● SAJ Albino dos Reis Correia Pinto ● SAJ Ilustrino Alexandre Junior ● SAJ José Joaquim Soares Moiteiro ● SAJ Adelino Domingues Afonso de Miranda ● SAJ Manuel Joaquim Bernardo Águas ● SAJ Celestino ● SAJ Jaime Narciso Fernandes Cristo ● SAJ Alexandre Carneiro de Carvalho ● SAJ José João da Glória Guerreiro ● SAJ Carlos Jorge Severino Ribeiro ● 1SAR Jacinto Luís Domingos dos Santos Costa ● 1SAR Armindo Lopes de Oliveira Ferreira ● 1SAR Luís Mário Lagarelos ● 1SAR António Manuel Estevinha Valério Patinha ● CAB Armando Luís ● CAB António Manuel Leitão José ● CAB Albino Manuel Afonso Domingues ● Renato de Jesus Barreto ● CAB José da Conceição Marques ● CAB João de Jesus Carrilho de Matos ● CAB Francisco José de Carvalho Loureiro ● CAB Manuel da Silva Mendes ● CAB João Paulo Velez Venâncio.

REFORMA

● VALM José Augusto de Moraes Sarmento Gouveia ● CMG António Carlos Samões ● CMG Manuel de Campos Dias Figueiredo ● CMG Raúl Eugénio Dias da Cunha e Silva ● 1TEN António Carreira dos Reis ● 1TEN Armando Henriques Custódio ● 1TEN António da Conceição Almeida ● 1TEN Joaquim José Ernesto Viveiros ● SMOR Venâncio Jacinto Isabel Colaço ● SAJ José Júlio Lopo Pacífico ● CAB José Alexandre de Sousa Cantanhede.

FALECIMENTOS

● SAJ CM REF João Carlos da Silva ● SAJ CE REF Mário da Costa Jorge ● SAJ T REF José da Cruz Rodrigues Soares Caldeira ● SAJ M RES António João Espada Burrica ● SAJ CM REF Manuel Dias ● 1SAR R REF Domingos Lopes Correia Tavares ● 1SAR B REF Joaquim Bargado Pinto ● CAB CE REF Francisco Fernandes ● CAB CM REF Francisco Pedro Melo ● CAB A REF José Augusto Silva ● CAB A REF Manuel de Sá ● CAB A António Carlos Ramos Pereira Pêgas ● 2MAR Nelson António da Cruz Campos ● Patrão de Costa REF António Vaz ● G 1 CLAS PEM REF Joaquim Amaro.

SAIBAM TODOS

ADMISSÃO DE VOLUNTÁRIOS EM RC OFICIAIS E PRAÇAS (F/M)

● Estão abertos os concursos em epígrafe, devendo a documentação necessária ser entregue ou remetida à Repartição de Recrutamento e Selecção – Centro de Recrutamento da Armada, Praça da Armada-Alcântara, 1350-027 Lisboa, até às datas limites de **24 de Agosto** para Praças e **10 de Setembro** para Oficiais.

Quaisquer esclarecimentos podem ser obtidos no local ou pelos telefones: 800204635 (número verde – gratuito) e 213945469.

ADMISSÕES AO INSTITUTO MILITAR DOS PUPILOS DO EXÉRCITO ANO LECTIVO 2001/2002

● Relativamente ao assunto em epígrafe, não haverá admissões aos ensinos Básico e Secundário.

Património Cultural da Marinha

Pecas para Recordar

30. A PLACA DA PORTA DE ENTRADA DO BUGIO

Data de 1571 a primeira recomendação de Francisco de Holanda em “Da Fábrica que falece à cidade de Lisboa”, para a edificação de um ponto fortificado no meio da barra do Tejo, se possível, na Cabeça Seca. Sete anos mais tarde, D. Sebastião encarrega D. Manuel de Almada de ali erguer uma edificação, para enfrentar uma provável investida das forças de Filipe II de Espanha. A urgência levou a que se optasse por uma simples e reduzida construção de madeira e num local mais próximo da Trafaria. Porém, passado pouco tempo, viria a ser destruída pelo mar.

Embora exista certa polémica sobre a data de início de construção da fortaleza de S. Lourenço da Cabeça Seca, S. Lourenço da Barra ou Bugio, é aceite, como mais provável, o ano de 1590. Para a realização desta obra, Filipe II mandou vir de Nápoles João Vincenzo Cazale, frade-servita, e fez saber que tal obra tinha prioridade absoluta sobre as demais a realizar. O Rei manifestou sempre um grande empenho em todo o processo, obrigando Cazale a apresentar-lhe os estudos efectuados, os planos para a fortificação e as propostas para a sua realização. Apesar de muitas interrogações terem sido levantadas por Filipe II e seus conselheiros, para todas Cazale foi encontrando argumentos que acabaram por prevalecer, nomeadamente a escolha da forma arredondada para a construção da fortaleza, por considerar que seria a que melhor responderia às intempéries e agressividade do mar, contrariando a forma angular que se impunha na época. Cazale previu um período de dois anos para conclusão da obra. Apesar de tudo ter feito para acelerar o ritmo dos trabalhos, certo é que, quando três anos mais tarde frei Cazale faleceu, somente estavam parcialmente concluídas as fundações e a base da muralha.

Após a sua morte, são nomeados para a direcção da obra dois discípulos seus, Tibúrcio Spannochí e Anton Coll, com a justificação de eles serem conhecedores do “*modo de fabricar y manejar los instrumentos*” e para que a “*traça començada*” não fosse alterada. Porém, foi curta a sua participação nos trabalhos, vindo a ser substituídos por Leonardo Torreano, nomeado em 1598 Engenheiro-Mór do Reino, e como engenheiro encarregue da obra, Gaspar Rodrigues. Terá sido, provavelmente, com esta direcção, que foi construído um forte em madeira que, a par de S. Julião, guardava a entrada da barra de Lisboa. Até 1629, ano em que Torreano se desliga da obra, forte polémica foi crescendo entre os dois engenheiros, com Torreano a apresentar várias alterações, nomeadamente, da forma arredondada para forma oval, assim como o aumento das dimensões iniciais propostas por Cazale. Estes e outros desencontros levaram a que os dois anos previstos pelo frade napolitano para a conclusão da obra, se viessem a arrastar por quase seis décadas.

Em 1640, embora ainda não concluída, já a fortaleza albergava armamento e guarnição. Após a restauração da soberania nacional, o seu governador, o espanhol João Carrilho Rótulo, rendeu-se aos portugueses. Apesar da conclusão do forte ter sido considerada uma das prioridades, pelo importante reforço do complexo defensivo de Lisboa, só com D. João IV, em 1643, se reiniciam as obras da fortaleza de S. Lourenço da Cabeça Seca, seguindo, ainda, os planos de frei João Cazale, e que viriam a terminar no ano de 1657. Para superintender as obras foi designado D. António Luís de Meneses, Conde de Cantanhede, tendo como engenheiro João Torreano - filho de Leonardo Torreano. O reinício da construção está assinalado numa placa de bronze (1x0,70 m) que se encontrava colocada por sobre a porta de entrada da fortaleza, salva *in extremis* de uma tentativa de furto depois do farol ter deixado de ser vigiado. Nela se podem ler os seguintes dizeres:

“O MVITO ALTO E MVITO PODEROSO REI DE PORTUGAL D. IOAO 4 DE GLORIOZA MEMORIA MANDOV FAZER ESTA FORTALEZA A ORDEM DO CONDE DE CANTANHEDE D. ANTONIO LUIS DE MENEZES DOS SEUS CONSELHOS DE ESTADO E GVERRA VEADOR DA FAZENDA E GOVERNADOR DAS ARMAS DE CASCAIS QUE COMESSOV NO ANNO DE 1643.”

Esta placa encontra-se hoje exposta no pólo museológico da Direcção de Faróis, em Paço de Arcos.

Direcção de Faróis
(Texto de M.L.Amaral Pereira, CMG)

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

30. A PLACA DA PORTA DE ENTRADA DO BUGIO



REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 346 • ANO XXXI

SETEMBRO/OUTUBRO 2001 • MENSAL • 250\$00 / € 1,25

A VOLTA DE MAGALHÃES

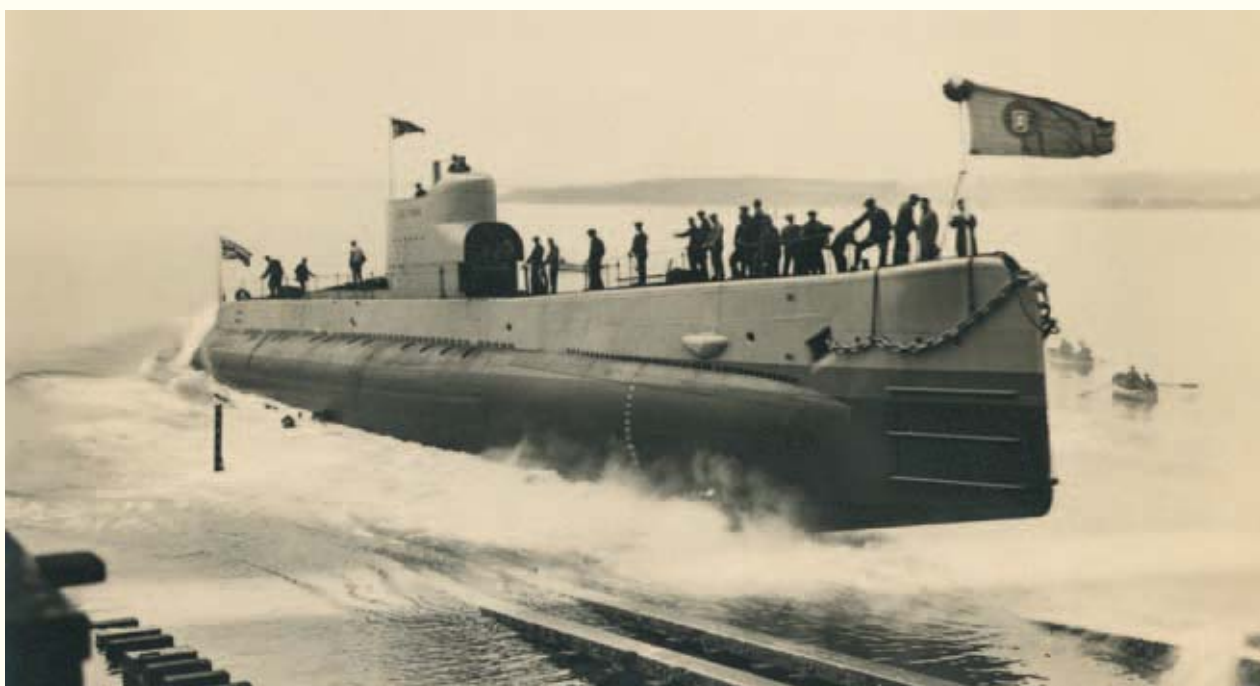


Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



Lançamento à água do submersível "GOLFINHO", da 2ª Esquadilha, em 30 de Maio de 1934 em Barrow-in Furness (Inglaterra).

Foi o 2º submersível com este nome, tendo o primeiro "Golfinho" pertencido à 1ª Esquadilha (1915). Distinguem-se *na fotografia superior* a madrinha, esposa do Embaixador de Portugal em Londres, D. Genoveva de Lima Mayer Ulrich, tendo à sua direita o brigadeiro-aviador António Maya e à esquerda o CMG Joaquim de Almeida Henriques (ex-Comandante do "Espadarte" e ex-Comandante da 1ª Esquadilha), o Comandante Augusto Botelho de Sousa e os Engenheiros Navais Acúrcio de Araújo e Flávio Costa.



Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 346 • Ano XXXI

Setembro/Outubro 2001

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

CFR 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: 250\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

REVISTA DA ARMADA



A VOLTA DE
MAGALHÃES

Monumento a Fernão de
Magalhães em Punta Arenas –
Estreito de Magalhães – Chile.

Foto do autor

ANUNCIANTES:

Clinica Santa Madalena; Museu de Marinha;

OGFE - Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento;

TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, S.A.

SUMÁRIO



5

A fragata "Comandante Sacadura Cabral" participou nos exercícios multinacionais Trident D'Or e Tapon integrada na EUROMARFOR.

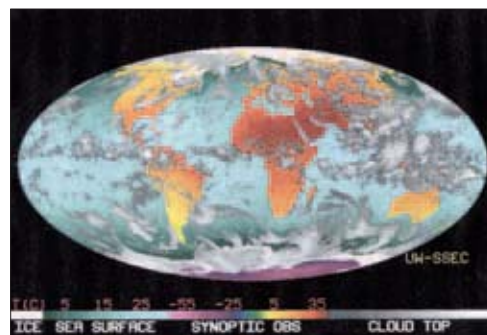
10

A 3ª Força-FZ em Timor executa operações de segurança e conduz acções humanitárias no distrito de Manufahi.



12

O submarino "Delfim" participou nas comemorações do centenário dos submarinos ingleses.



17

A viagem de F. Magalhães anuncia o ocaso de 1400 anos de cartografia ptolomaica.

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
PONTO AO MEIO DIA	4
O MINISTRO DA DEFESA NACIONAL VISITOU A MARINHA	6
A PARTICIPAÇÃO AÇOREANA NA GUERRA CIVIL AMERICANA: "O ALABAMA"	8
ARMAS SUBMARINAS BASEADAS NA SUPER-CAVITAÇÃO	14
A MARINHA DE D. MANUEL (18)	16
O BEY DE TUNIS, DRAMA EM TRÊS ACTOS E FINAL FELIZ	22
OFERTA À MARINHA DA DISSERTAÇÃO DE DOUTORAMENTO DO PROFESSOR CONTENTE DOMINGUES	23
REORGANIZAÇÃO DAS ÁREAS DAS TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO NA MARINHA	24
EXERCÍCIO DE COMBATE À POLUIÇÃO MARÍTIMA, PLANO MAR LIMPO	26
NOTÍCIAS	27
HISTÓRIAS DA BOTICA (12)	30
BIBLIOGRAFIA	31
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA



O Mar e o Poder Naval na Estratégia de Defesa Nacional

O género de vida português é essencialmente marítimo. O país liga-se por mar com os seus principais parceiros; as actividades económicas de natureza marítima são um factor relevante do progresso e bem-estar nacionais; as comunicações marítimas têm uma considerável influência na economia nacional; e os compromissos políticos externos de Portugal possuem um fundamento marítimo secular. Com esta afirmação não se pretende limitar o interesse nacional resultante dos desejos, das necessidades, das possibilidades e da cultura do povo português, a aspectos de natureza exclusivamente marítima. Deseja-se apenas realçar que os interesses marítimos devem ser considerados como factores relevantes na condução de assuntos de natureza política, económica, social e militar, de forma a que o mar surja com o valor que sempre teve na vida nacional.

A colisão de interesses entre Estados está na origem dos conflitos internacionais. Embora Portugal seja um pequeno país, a diversidade dos seus interesses mais importantes, coloca no campo da utopia as opiniões que consideram possível ultrapassar as controvérsias externas sem empenhar as Forças Armadas. Bósnia, Kosovo, Guiné e Timor confirmam que a diplomacia sem força não passa de um exercício de retórica, abstracto e inconsequente. Por isso, em qualquer destas crises a versatilidade do poder naval, ao permitir o seu emprego segundo linhas de acção apropriadas, contribuiu para os sucessos da política externa portuguesa.

O país não necessita de uma grande Marinha, capaz de derrotar os adversários mais prováveis. Como membro da NATO, basta-nos dispor de uma Marinha compatível com os recursos

e as responsabilidades nacionais, dotada de meios modernos, com tecnologias de última geração e com guarnições adequadamente formadas e treinadas. Cumprindo estes requisitos, a Marinha será capaz de dissuadir eventuais agressões, de contribuir para a solução pacífica de conflitos e de colaborar em missões de utilidade pública a cargo do Estado.

Porém, na última década, a mediação das operações de paz terrestres fascinou alguns publicistas, que se apressaram a elaborar concepções estratégicas de defesa nacional, que cingem as tarefas da Marinha ao apoio logístico. Porque revelam grande incompreensão relativamente ao papel das forças navais na defesa dos interesses nacionais, tais concepções estratégicas são estereis e indiciadoras do pouco entendimento dos seus autores e defensores, quer sobre a natureza dos conflitos e a importância da coerência e equilíbrio entre as forças terrestres, aéreas e navais, quer relativamente à imprescindibilidade da acção conjunta. Para além disso, revelam miopia estratégica, fenómeno muito característico das posições extremadas e corporativas que, ao orientarem e condicionarem a organização, a edificação e o emprego das Forças Armadas para situações muito específicas, reduzem a flexibilidade para lidar com futuros de difícil previsão e probabilização.

A sociedade civil e os governantes percebem que a relação custo/eficácia de umas Forças Armadas constituídas com base em tais concepções estratégicas, será irracional e exigirá sacrifícios à Nação, para os quais não proporcionará a devida compensação de segurança. Por isso, a ausência de um ponto de partida lógico para a escolha e a orientação das grandes linhas da estratégia de defesa nacional, inviabi-

liza as reformas de fundo que urgem há mais de uma década.

Os resultados estão à vista. As Forças Armadas portuguesas agonizam por um processo semelhante ao verificado várias vezes no século XX, e que se caracteriza pela desmotivação do pessoal, pelo redireccionamento das capacidades individuais para actividades privadas e pelo envolvimento dos militares em assuntos políticos e académicos.

Manter por mais tempo a actual situação é uma aventura de risco, porque o país perderá capacidade para se defender e para participar equitativamente nos esforços colectivos de defesa. Consequentemente, deixará de ter voz nas organizações internacionais. Quando surgir um conflito súbito, ao qual Portugal não possa permanecer neutral ou participar com forças simbólicas, terá de hipotecar a soberania e independência nacionais, como aconteceu por todo o século XIX e parte do século XX. Esta situação reduzirá Portugal à condição de colónia do país que tutelar a nossa defesa.

Tudo isto poderá ser evitado caso haja inteligência e coragem para reformar as Forças Armadas, tornando-as eficazes e merecedoras da credibilidade nacional, através de medidas que se enquadrem na cultura e realidade portuguesas, sem serem influenciadas por desconfianças político-militares. Nesta tarefa importa ter presente que Portugal não pode perder a capacidade de se defender no mar e de atacar pelo mar, o que implica cuidar da Marinha, instrumento essencial para manter o poder nacional ajustado aos requisitos da estratégia de defesa nacional. 

António Silva Ribeiro
CFR

A Fragata “Sacadura Cabral” na EUROMARFOR 2001

2ª Parte

Vamos agora reportar-nos à fase final, que englobou dois grandes exercícios multinacionais, o Trident D’Or e o Tapon, com estadia nos portos de Tunis na Tunísia e de Cadiz em Espanha, até à desintegração da força naval em 21 de Junho.

TRIDENT D’OR, TAPON E DESINTEGRAÇÃO

Em 21 de Maio largámos de Cagliari para o sul da ilha da Sardenha a fim de iniciar o grande exercício multinacional Trident D’Or, que decorreu até 01 de Junho envolvendo oitenta unidades navais de dez países.

Este exercício foi organizado e conduzido em conjunto pela França e Itália, tendo servido para testar a capacidade de comando e controlo, na intervenção em larga escala de uma força naval num cenário de crise regional em suporte das Nações Unidas.

Em traços gerais, o cenário desenrolou-se no Mediterrâneo ocidental, desde o Estreito de Messina e sul de Itália até às Ilhas Baleares, considerando três países fictícios, um dos quais sob a ameaça dos outros dois.

Neste exercício a TG da EMF constituída pelos quatro navios já nossos conhecidos, foi aumentada pelo navio italiano ITS Minerva (classe Minerva), o grego Aegean (classe Elly) e o turco Yavuz (classe Yavuz). Esta TG multinacional actuou em operações de embargo e protecção aos porta-aviões e finalmente em combates com as forças opositoras, com o objectivo de suportar as resoluções das Nações Unidas e os seus esforços de imposição de paz.

Foram 11 dias de intensa actividade operacional, em duas fases principais: a fase de treino e integração da força e a fase de “free play”, sendo nesta última jogada toda a acção do cenário pré-planeado. Este cenário, conduzido de forma extremamente realista, obrigou ao empenhamento de navios e guarnições a cem por cento, tendo inclusivamente sido efectuado tiro contra terra durante o dia e a noite. De salientar ainda as várias operações de reabastecimento, diurnas e nocturnas, que para além de

exigir amiúde um esforço adicional das guarnições, atestaram o nível de integração e desempenho da força na área da sua sustentação logística.

Foi pois com a certeza do dever cumprido e de ter contribuído para sucesso do exercício Trident D’Or que a Sacadura e os restantes navios da EMF aportaram em 02 de Junho na cidade de Tunis, Tunísia, para um merecido retemperar de forças.

Tunis possui um interesse estratégico para a EMF em virtude da Tunísia ser um país com o qual os membros da EMF mantêm uma relação privilegiada e que desempenha um papel relevante na orla sul do Me-

Espanha, bem como da Vice-cônsul de Portugal em Sevilha. As amáveis palavras de todos foram a melhor indicação de como mais uma vez um navio da nossa Marinha soube honrar as suas nobres tradições na arte de bem receber.

Após largar na madrugada de 12 de Junho, deu-se início ao Tapon. Este exercício, de cenário muito semelhante ao do Trident D’Or, teve como objectivo preparar as unidades participantes para actuar sob mandato das Nações Unidas num contexto de crise regional, no desenvolvimento de operações de embargo, interdição de área e resgate de civis entre outras.



Os navios da EUROMARFOR em exercícios.

diterrâneo. Refira-se a título de curiosidade que Portugal é actualmente o principal investidor estrangeiro na Tunísia.

Em 5 de Junho, largávamos para nova etapa do EMF Tour, de regresso ao Atlântico e a Espanha, desta vez à cidade de Cadiz.

Atracados ao cais Rainha Vitória desde 8 de Junho, com o SPS Rainha Sofia, navio chefe da EMF, de braço dado, foi com satisfação que vimos chegar o N.R.P. “Baracuda”, que entretanto se preparava também para participar no exercício Tapon e desta forma contribuía para dar mais visibilidade à nossa Marinha, em Cadiz e no decorrer do exercício.

No Dia de Portugal e das Comunidades, em 10 de Junho, todos os navios da força se associaram à comemoração da efeméride, procedendo ao embandeiramento, iluminação de gala e colocando a Bandeira Nacional nos topos. Nessa ocasião solene, foi oferecida a bordo uma recepção alusiva à data. Foi com grato reconhecimento que se constatou a presença de inúmeros convidados da sociedade civil e da Marinha de

Envolvendo trinta e três unidades navais e sob chefia do comando espanhol ALFLOT, o Tapon foi mais uma oportunidade para a Sacadura por à prova as suas capacidades e treinar as perícias nas várias áreas da guerra naval. Neste exercício a TG da EMF foi reforçada com três navios espanhóis, SPS Asturias, SPS Extremadura e SPS Marquês de Ensenada, um navio turco, TCG Kocatepe e um navio grego, o HS Adrias.

No final do exercício Tapon 01, em 21 de Junho, após uma vitória justa e merecida sob as forças “laranja”, a Sacadura despediu-se dos companheiros dos últimos dois meses e rumou a Lisboa onde entrou em 22 de Junho, após 1008 horas de navegação e 13 231 milhas percorridas. Considerando os meios envolvidos, a envergadura dos exercícios e o empenho da guarnição, o EMF TOUR foi um profícuo período de treino no mar, que consolidou a operacionalidade do navio com vista às próximas missões, entretanto já planeadas. 

(Colaboração do NRP “Sacadura Cabral”)

O Ministro da Defesa Nacional visitou a Marinha

No âmbito de uma série de primeiros contactos com as Forças Armadas, o novo Ministro da Defesa Nacional, Dr. Rui Pena, deslocou-se no passado dia 20 de Julho à Base Naval de Lisboa para uma visita à Marinha.

A visita iniciou-se com o embarque do Ministro da Defesa Nacional na lanchara da Armada "Alva", sendo depois recebido na Base Naval de Lisboa pelo CEMA, Almirante Vieira Matias.

Após receber as honras militares, prestadas por uma companhia do Batalhão de Fuzileiros nº 1 frente ao Palácio do Alfeite, o Ministro e as entidades assistiram ao desfile das forças em parada.

Seguidamente, o Dr. Rui Pena assistiu a bordo do NRP "Corte Real" a uma exposição sobre a Marinha proferida pelo Almirante Vieira Matias.

O Almirante CEMA abordou as actividades operacionais do Ramo, o planeamento de capacidades a longo prazo e os orçamentos para operação e manutenção de pessoal. Realçou os objectivos estratégicos que passam pela necessidade da modernização da esquadra, substituição das corvetas e patrulhas pelos novos patrulhas oceânicos, a construção do novo navio de apoio polivalente e o programa de aquisição dos novos submarinos.

Concluída a exposição, seguiu-se uma apresentação das capacidades do navio com uma visita às principais áreas de bordo, conduzida pelo seu Comandante.



O programa prosseguiu com uma visita à Base de Fuzileiros, onde depois de receber continência da guarda de honra, o Dr. Rui Pena

assistiu à apresentação de uma exposição por parte do Comando do Corpo de Fuzileiros, CMG FZ Cunha Brazão.





Visita ao NRP "Corte Real".

A apresentação versou sobre a organização, as missões atribuídas, as missões actualmente em curso em Timor e na Cooperação Militar com os PALOP's, bem como o reequipamento e apetrechamento em curso.



Visita à Base de Fuzileiros.

Seguiu-se a observação de um dispositivo em exposição estática na parada com o pessoal e meios operacionais do Corpo de Fuzileiros.



Exposição estática.

O programa da visita terminou com um almoço no Salão Nobre no Palácio do Alfeite, a que se seguiu a assinatura do Livro de Honra e uma troca de lembranças.

Biografia do Ministro da Defesa Nacional

O Dr. Rui Eduardo Ferreira Rodrigues Pena nasceu em Torres Novas, tem 62 anos e é licenciado em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa. Prestou serviço militar na Marinha entre 1963/66, tendo frequentado o Curso de Oficiais da Reserva Naval (1963/64). Foi-lhe atribuído o Prémio Reserva Naval, concedido anualmente ao aluno mais classificado dos Cursos Especiais de Oficiais da Reserva Naval. Prestou serviço na Direcção do Serviço de Pessoal.



Do seu curriculum destacam-se as funções nos Serviços de Contencioso e do Gabinete de Estudos da SACOR entre 1963/75. Foi membro de vários Grupos de Trabalho do Ministério do Ultramar (1964/72), Administrador do Instituto de Crédito Agrícola (1969) e da Companhia de Seguros União no período de 1972/75. Desde 1985 foi membro do Corpo de Árbitros e conciliadores do ICSIC. Desempenhou cargos de Administrador de diversas empresas industriais e comerciais do Grupo SGC no período de 1987/2001.

Da sua actividade docente salienta-se: em 1962/63 foi Professor da cadeira de História das Ideias Políticas do Curso Superior de Administração do ISLA; Assistente da Faculdade de Direito da Faculdade de Lisboa, Regente da cadeira de Direito das Obrigações na Faculdade de Direito de Lisboa (1977/78), Regente e Professor da cadeira de Direito Administrativo na Faculdade de Direito de Lisboa (1978/80) e na Universidade Livre de Lisboa (1978/81), respectivamente. Foi ainda Professor de Direito Administrativo I e II na UAL (1987/91).

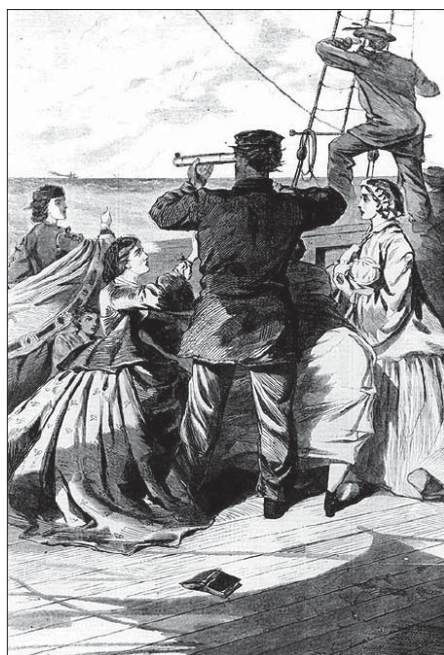
Da sua actividade política, destaca-se: a de membro da Comissão Nacional de Eleições (1975), membro do Grupo de Trabalho do Ministério da Justiça para a preparação do anteprojecto das Bases Gerais da Organização Judiciária (1976), Deputado e Presidente do Grupo Parlamentar do CDS (1976-1983). Entre 1980/82 foi Presidente do Grupo Português União Interparlamentar e Ministro da Reforma Administrativa do IIº Governo Constitucional (1978), membro da Assembleia Municipal de Lisboa (1986) e Presidente da associação cívica Movimento Humanismo e Democracia (NHD) desde 1999.



A Participação Açoreana na Guerra Civil Americana: o “Alabama”

O C.S.S. “ALABAMA”

No início da Guerra de Secessão Norte-Americana (1861-1865), uma das primeiras medidas tomadas pelas autoridades da União foi o bloqueio aos portos confederados (medida integrada no plano “Anaconda”, que visava garantir o cerco e a gradual asfixia do Sul). Sendo essencialmente uma nação de agricultores, pouco industrializada e carente de matérias-primas (ao contrário dos estados nortistas), a Confederação estava totalmente dependente dos abastecimentos a partir do exterior, contudo não dispunha de uma marinha forte que lhe permitisse enfrentar as forças de bloqueio. As soluções que se lhe depararam foram o recurso a audazes contrabandistas que, com grande risco pessoal, furavam o bloqueio para abastecer o Sul das matérias e produtos de que tanto necessitava (os célebres *blockade runners*), o emprego da arma submarina (o ataque do submersível “Hunley” à fragata nortista “Housatonic” foi o primeiro deste tipo a ter sucesso, embora à custa das vidas dos seus oito tripulantes) e, por fim, o contra-ataque, através de navios corsários que flagelavam a navegação mercante federal, dando a provar aos *yankees* uma dose do seu próprio remédio e garantindo o empenhamento de algumas das suas mais valiosas unidades combatentes. O C.S.S. “Alabama” foi o mais célebre desses corsários.



Passageiros de um navio mercante assistem, aterrados, à aproximação do “Alabama”.



O C.S.S. “Alabama”.

Construído em Liverpool, sob a supervisão do representante da Confederação em Inglaterra, o “Alabama” foi lançado à água a 15 de Maio de 1862, sob o falso nome de “Enrica” e com uma tripulação civil, de modo a dar a aparência de um navio mercante (apesar de simpatizar com a causa confederada, a Inglaterra assumia oficialmente uma postura neutral). Ao longo da sua curta carreira jamais tocaria solo norte-americano.

O navio dirigiu-se, então para os Açores, onde recebeu o armamento e embarcou carvão e provisões. Também aí recebeu a sua nova guarnição (parte da qual já tinha servido sob as ordens do seu Comandante, Raphael Semmes, a bordo de outro navio confederado, o C.S.S. “Sumter”). Quando deixou águas portuguesas foi lido o acto de armamento e arvorada a bandeira da Confederação, passando, então, a ser oficialmente considerado um navio de guerra dos Estados Confederados.

Nos 22 meses seguintes, este cruzador com armação de bergantim cruzou as rotas baleeiras em torno dos Açores e as linhas de navegação da costa Leste dos Estados Unidos, Caraíbas, costa do Brasil, África do Sul, Índico, Mar da China e Baía de Bengala, tendo abordado 447 navios, capturado 65 navios mercantes da União e afundando um navio de guerra federal, o U.S.S. “Hatteras”. Fez cerca de 2000 prisioneiros, sem que houvesse perda de vidas e nunca perdeu um só membro da sua guarnição por acidente ou doença.

A carreira do “Alabama” viria a terminar

quando teve de se deslocar aos estaleiros de Cherbourg para reparações. Tendo a sua presença no porto francês sido detectada pelo diplomata nortista Charles Adams, teria em breve a aguardá-lo à saída do porto o U.S.S. “Kearsarge”. Não lhe restando outra alternativa, pois permanecer no porto poderia significar a vinda de mais navios da União, o Comandante Semmes respondeu ao desafio. No dia 19 de Junho de 1864, enfrentando um inimigo com costado reforçado e uma capacidade artilheira muito superior, o C.S.S. “Alabama” foi afundado à vista da costa francesa. Alguns dos sobreviventes foram recolhidos pelas embarcações do “Kearsarge” e aprisionados, enquanto outros, cerca de 40, entre os quais se encontrava o Comandante Semmes, encontraram a protecção da bandeira britânica do iate “Deerhound”, que navegava nas redondezas.

O ENVOLVIMENTO AÇORIANO

Embora nenhuma nação europeia se tenha envolvido directamente no conflito (a Inglaterra, porém, esteve prestes a intervir nele por ocasião do *caso Trenton*⁽¹⁾, são conhecidas as simpatias da Inglaterra e da França pela causa sulista⁽²⁾. Quanto a Portugal, embora tivesse já abolido totalmente a escravatura (o que só se efectivaria, definitivamente em 1869) e simpatizasse, provavelmente, com a causa abolicionista, não deixou de se solidarizar com a posição das restantes potências europeias, entre as quais a Espanha e a Holanda, que, tendo



O combate com o U.S.S. "Kearsarge".

proclamado oficialmente a sua neutralidade, reconheceram, pelo menos, aos estados do Sul o estatuto de beligerante. Contudo, apesar da sua posição neutral, acabou por ver alguns pontos do seu território e cidadãos seus activamente envolvidos. Este envolvimento resume-se quase totalmente em duas palavras: Açores e "Alabama".

Desde a sua primeira escala no arquipélago (faria várias ao longo da sua curta carreira), o "Alabama" ficou conhecido da população açoreana como um lendário navio "pirata", tendo as suas acções entrado para a tradição oral das Flores e do Corvo. Tendo naquela escala recebido a bordo a sua guarnição, cujo núcleo era de origem norte-americana, não é, contudo, de estranhar que tivesse mantido alguma da sua primeira tripulação civil e recrutado um ou outro natural das ilhas. Sabe-se que a bordo houve, pelo menos, um marinheiro do Corvo, Manuel Machado, cujos descendentes vivem, ainda, na ilha das Flores. Pouco mais se sabe sobre ele, sendo, no entanto, pouco provável que tenha participado no combate com o "Kearsarge", pois não ficaram a bordo registos da sua passagem (a sua permanência no navio deve ter sido muito curta). A verdade é que passou a ser conhecido por Tio Manuel do "Alabama", ou apenas *Alabama*. Mencione-se, ainda, que algumas fontes identificam como português o copeiro italiano do Comandante, Antonio Bartelli.

Outros testemunhos chegaram, indirectamente, até nós, como o do Sr. Francis Inácio de Freitas, nascido em 1875, cujo pai esteve embarcado num baleeiro americano e que indagou, numa das suas escalas na Praia da Vitória, sobre a presença de um navio sem nome nem bandeira fundeado ao largo, tendo sido informado de que o referido navio se encontrava ali havia vários dias sem nunca ter contactado terra. Tendo relatado o caso ao seu capitão, mandou este suspender e içar velas, de luzes apagadas e a coberto da escuridão da noite, pois tinha, então, percebido que se tratava do famigerado "Alabama".

Sendo, aliás, vulgar, naquela altura, o recrutamento de marinheiros dos Açores por navios baleeiros americanos e tendo

estes sido uma das presas do corsário sulista, é natural que mais açorianos tenham sido envolvidos nas rapinas praticadas por aquele cruzador. Mas mesmo os poucos baleeiros açoreanos de alto-mar existentes não estavam a salvo, pois em 1862 o "Cidade da Horta", um brigue francês reconvertido, foi perseguido

pelo "Alabama", que o confundira com um baleeiro norte-americano, ao largo das Flores.

No mesmo ano várias embarcações salva-vidas com sobreviventes provenientes de baleeiros federais incendiados pelo "Alabama" deram à costa na ilha das Flores. Estes sobreviventes venderam, provavelmente, aquelas embarcações à população local antes de serem repatriados para os estados do Norte, ajudando, deste modo a incrementar a ainda incipiente actividade baleeira na ilha.

Um papel mais importante para o desenrolar da guerra foi o de uma família americana estabelecida no Faial, os Dabney, oriundos da Virgínia, onde tinham parentes. Os Dabney faialenses tinham angariado uma considerável fortuna, assim



Recuperação de uma das peças do "Alabama".

como uma grande influência, tendo sido grandes impulsionadores da actividade baleeira açoreana. Proprietários de uma razoável frota de navios mercantes, podiam, na sua situação geográfica, controlar boa parte do tráfego marítimo entre a Europa e a América. É, assim, natural que os Dabney da Virgínia, profundamente

empenhados no lado confederado, solicitassem o auxílio dos seus parentes nos Açores. Este ramo da família, porém, estava, pelo casamento, ligado a importantes famílias do Norte e era convictamente unionista, pelo que recusou prestar qualquer auxílio aos navios sulistas ou a colaborar no fornecimento de mercadorias ao Sul.

Refere-se, por fim, mais uma curiosidade: na lista de membros da guarnição do "Kearsarge" (o navio responsável pelo afundamento do "Alabama", recorde-se) figura um tal Sabine De Santo (Sabino dos Santos?), copeiro de oficiais, nascido em Portugal e emigrado para os Estados Unidos (a Nova Inglaterra, que era o centro da actividade baleeira daquele país, atraiu vários marinheiros açorianos, pelo que é possível que outros mais tenham embarcado em navios de guerra da União) e que morreu de pneumonia em Março de 1862, ao largo de Gibraltar, apenas dois meses depois de ter dado entrada a bordo. Foi, assim, por pouco que dois portugueses não se enfrentaram em combate no célebre duelo entre os dois navios. Houve, em todo o caso, pelo menos dois marinheiros nascidos em Portugal que serviram em lados opostos numa guerra que não era a sua.

Moreira Silva
1TEN

Bibliografia

BRADLEY, Paul F., "Rebel Raider of the High Seas", *America's Civil War*, Março de 1999, p.p. 35-40 e 82

JORDAN, Robert Paul, *The Civil War*, 5ª edição, Washington D.C., National Geographic Society, 1982

ROGERS, Francis Millet, "St. Michael's Hicklings, Fayal Dabneys and their British Connections", *Arquipélago*, Universidade dos Açores, 1988, p.p. 123-141

Agradecimentos

Pelas valiosas informações prestadas:

- Ao Museu da Horta, na pessoa do Sr. Dr. Rui Machado D'Oliveira
- Ao Sr. Dr. João Vieira, Director do Museu das Flores
- Ao Sr. Jim Gindlesperger, entusiástico colecionador de material relacionado com a componente naval da Guerra de Secessão

Notas

(1) Este caso teve origem na abordagem, em alto-mar, do vapor inglês "Trenton", que transportava dois diplomatas sulistas, pela canhoneira federal "San Jacinto". A Inglaterra exigiu à União um formal pedido de desculpas e a libertação dos dois diplomatas aprisionados, ao que o presidente Lincoln cedeu, por não desejar, por motivos óbvios, ver a Inglaterra intervir em favor do Sul.

(2) A Inglaterra tinha ligações afectivas aos grandes senhores do Sul, descendentes dos colonos ingleses da Virgínia, e estava esperançada que a Confederação fizesse desmoronar o sonho da união dos revoltosos americanos; a França, por seu lado, tinha comerciantes seus e uma longa tradição histórica no estado sulista da Luisiana e, além disso, o seu protectorado do México sob o governo do imperador Maximiliano ansiava por estabelecer boas relações com a nova nação independente.

Crónica de Timor

No Distrito de Manufahi, Fuzileiros apoiam e conduzem acções humanitárias

Em Timor, o 2º BI/BLI executa operações de segurança a fim de garantir um ambiente de tranquilidade na sua área de responsabilidade e apoia e conduz acções humanitárias. Homens e mulheres deste Batalhão dirigem os seus esforços, nesse sentido, ajudando o povo timorense a construir a sua própria Nação. Os Fuzileiros, da 3ª Força-FZ, encontram-se integrados neste Batalhão e a partir de Same, localidade onde está aquartelada a respectiva Companhia, cumprem estas missões em todo o distrito de Manufahi.

Haverá oportunidade, certamente, para a merecida abordagem sobre as operações de segurança que os nossos *'Homens do Mar, do lodo e do capim'*, têm executado por estas bandas.

Hoje, por acharmos oportuno, decidimos abordar e desenvolver a segunda das missões referidas ilustrando, com dois exemplos, aquilo que se tem feito ao nível do apoio e condução de acções humanitárias.

Vivendo, durante décadas, na encruzilhada de conflitos de interesses e ambições territoriais das potências regionais, Timor é presentemente um país em construção, onde os antagonismos parecem circunscrever-se à luta interna pelo poder. Se considerarmos que existe vontade nos políticos timorenses, visível não só na forma como conduzem as campanhas nos principais centros urbanos como também no esforço despendido na tentativa de fazerem chegar a sua mensagem ao interior mais profundo, ficará a faltar, apenas, a capacidade para levarem por diante os seus desígnios. Aí, parece-me, Timor terá de

continuar dependente do exterior, dos países doadores ou, pior ainda, dos interesses e das influências das potências mundiais.

Neste enquadramento analítico o poder, no território, será necessariamente frágil de início podendo, em poucos anos, florescer para a prosperidade, caso a cobiça dos homens não venha a perturbar a correcta gestão dos recursos naturais e humanos.

Certo é que, ao longo de todos estes anos trespassados por inúmeros incidentes, este povo martirizado *'sofreu na pele'* os resultados sempre desastrosos dos conflitos, ficando com marcas difíceis de apagar, pelo menos *'até onde se estender a memória humana'*.

Às cicatrizes deixadas como herança, mormente as relacionadas com a habitação e com a saúde, chamamos – destruição – porquanto as casas foram incendiadas, as mulheres e jovens violadas, outras e outros mutilados!

Está a ser difícil, vai ser muito difícil esquecer o passado, pelo menos o mais recente.

As acções humanitárias são acções coordenadas e levadas a efeito pelas Equipas dos Assuntos Cívicos e Militares dos distritos onde ocorrem e as Companhias que, também nesses distritos, têm a responsabilidade primária pela segurança. No distrito de Manufahi são os Fuzileiros que têm essas obrigações, daí que o título que encima a presente crónica.

A distribuição de livros e material escolar, a atribuição de roupas aos mais carenciados, a reparação de estradas e a reabilitação de antigas instalações de tratamento do café, permitindo que este produto, essencial para a sobrevivência do povo deste distrito, volte a ser cultivado, transportado e preparado para a venda local e para a exportação, a construção de viveiros de café, a recuperação de áreas públicas destinadas à futura administração, a ajuda em materiais diversos destinados à reconstrução de um depósito de captação de água colectiva, de um campo desportivo, de uma passagem aérea sobre um ribeiro facilitando o trânsito de crianças para a escola, o apoio à Radiodifusão Portuguesa-Antena 1 na preparação do processo e distribuição de 5.000 rádios... são só algumas das acções que servem para ilustrar o que, por aqui, tem sido realizado.



Escola de Same após as destruições de Setembro de 1999.

É na área da saúde, que essas acções humanitárias têm surpreendido os próprios executantes, quer pela dedicação extrema que se empenham nessas tarefas, quer nos resultados obtidos. São Fuzileiros, *'homens de armas'* sujeitos a treinos operacionais intensivos, quase sempre dirigidos para o combate, que agora se vêm empenhados no socorro a doentes em fase terminal, a feridos em estado muito grave, a crianças vítimas de acidentes ou das recentes atrocidades cometidas pelo ódio indonésio, numa demonstração clara do desprezo pela vida humana.

Enfim, é o coração a ditar as suas leis, a falar mais alto...

Os casos que a seguir se apresentam, ilustram, com fidelidade, o parecer que temos vindo a apresentar e mostram também o empenho, esforço e espírito de missão destes militares, no sentido de levarem por diante os seus propósitos.



Apoio humanitário.



Juliana em tratamentos na Enfermaria dos Fuzileiros.

O primeiro acontecimento envolve a Juliana, uma criança de 7 anos, protagonista involuntária de uma história de terror.

Conta-se assim:

Em Fevereiro, quando cá chegámos, fizemos uma visita de apresentação à população, fomos dar-nos a conhecer...

Alguém, no suco de Holarua, sub-distrito de Same, apresentou-nos a Juliana contando-nos, resumidamente, que os indonésios em 1999, na loucura da fuga, incendiaram todas as casas daquele suco e naturalmente, também a casa dos pais da Juliana. Esta, na altura, pouco mais que um bebé, encontrava-se no seu interior.

Por medo, pânico ou simplesmente por instinto, saiu para a rua sendo vista por um soldado que, sem hesitar, a atirou de novo para o interior da habitação.

No rescaldo popular, efectuado no dia seguinte, encontraram esta criança entre os escombros, em estado de choque, com graves queimaduras na perna esquerda, mas viva! Deus é grande!

Aparentemente pouco havia a fazer,

pelos menos nesta idade, àquela pele rugosa e seca (necrose dos tecidos) e àquele tendão atrofiado.

Há poucos dias quando, por mero acaso, observei umas fotos captadas na enfermaria da Companhia de Fuzileiros, relativas ao registo de algumas intervenções feitas naquele local, reconheci a Juliana deitada numa marquesa, a ser intervençionada na perna queimada. À sua frente, um homem fardado mas bem diferente daquele que, um dia, a atirou para o 'Inferno', tratava das suas feridas.

Entretanto, a criança crescera um pouco e o tecido quelóide (sem elasticidade), não aguentou: Rasgou! Encetadas diligências junto das chefias militares, procedeu-se ao transporte da menina para a enfermaria, início aos tratamentos, a continuação dos mesmos no dia e dias seguintes...

A Juliana visita-nos, agora, de dois em dois dias.



Chegada dos feridos a Same.

"Estás em boas mãos, Juliana..."

Se resultarem positivas as medidas entretanto iniciadas por alguns 'amigos' desta causa, brevemente estarás na Austrália onde serás submetida

a uma cirurgia plástica.

Tudo voltará a ser como dantes, excepto o cenário dantesco que a memória não te deixará esquecer".

A segunda ocorrência, surge na sequência de uma actividade operacional iniciada no dia 11 de Junho de 2001, pela Companhia de Fuzileiros:

Uma patrulha de reconhecimento, deslocava-se nas montanhas de Aitua, a cerca de hora e meia de Fahinean, quando populares informaram da existência de

algumas pessoas com queimaduras de 2º e 3º grau, em várias partes do corpo. A única enfermeira existente em Aitua, apenas com alguns conhecimentos básicos de medicina e com falta de medicamentos apropriados, nomeadamente antibióticos, nada podia fazer para ajudar aquela gente.

Mais que um desafio, a resolução da situação passou a ser um compromisso para os Fuzileiros. Sem locais para aterragem de helicópteros, os feridos foram conduzidos, uns amparados outros transportados às costas, até Fahinean. Solicitada a presença de um médico no local, os sinistrados foram observados, tratados e encaminhados para as suas casas.

No dia seguinte, o problema agravou-se com alguns deles a correrem perigo de vida:

Houve necessidade de pedir e efectuar uma evacuação aérea para o Hospital de Same.

Foram horas de luta contra o tempo para localizar os feridos, transportá-los para a zona de aterragem dos helicópteros e trazê-los para o hospital. Seria injusto, aqui, desenvolver a questão do esforço despendido por os Fuzileiros quando, em jogo, estavam vidas humanas. Mas que foi grande, lá isso foi!

Os acidentados, uma criança de 1 ano de idade, uma rapariga de 13 anos doente mental e epilética, uma mulher com queimaduras de 2º grau espalhadas pelo corpo e um homem com uma infecção na perna esquerda, chegaram a Same onde se submeteram aos cuidados médicos.

Infelizmente, após dois dias de

internamento, a criança de 13 anos foi transportada para o Hospital de Dili onde lhe foram amputados quatro dedos. O mais velho corre o risco de ver, também, a sua perna amputada.

Apesar da dor, todos estão fora de perigo.

Não restam dúvidas:

Esta operação humanitária, salvou vidas e isso é razão mais que suficiente para orgulhar estes Fuzileiros e todos os militares do 2º Batalhão de Infantaria.



Manuel Seabra
CTEN FZ



Mãe e filha - agradecimento.

O NRP “DELFIN” NAS COMEMORAÇÕES DO CENTENÁRIO DOS SUBMARINOS INGLESES

A 28 de Maio de 2001, o NRP “DELFIN” chegou à Base de Clyde, em Faslane na Escócia, a fim de participar na segunda fase das comemorações dos cem anos de existência dos submarinos ingleses.

moções do centenário:

(1) no início do ano em Barrow-Inferness (o primeiro estaleiro naval inglês de construção de submarinos);

(2) na semana de 28 de Maio a 6 de Junho em Faslane na Base Naval de Clyde (Base

comandados pelo 2TEN EN-AEL Bergano Pica.

Após o desfile das forças em parada, SAR a Princesa Ana passou no cais onde se encontravam os submarinos, acompanhada pelo Almirante do FOSM (Flag Officer Submarine) Stevens. No cais, junto aos submarinos, aguardavam a passagem de SAR a Princesa Ana, uma representação de cada submarino. Ao passar junto à representação do “DELFIN”, SAR parou para dialogar com o Imediato Coutinho de Lucena, após este, cordialmente, a ter convidado a entrar a bordo. SAR agradeceu o convite, dizendo que embora fizesse muito gosto não estava vestida para o efeito. SAR manifestou interesse em saber como decorria a estada do “DELFIN”, ao que o Imediato respondeu elogiando o evento, expressando a honra dos submarinistas portugueses em estarem presentes nesta solene ocasião.

Após a cerimónia em honra da Princesa Ana, a representação do “DELFIN” regressou a bordo, centralizando esforços na condução dos últimos preparativos da missão seguinte – O acoplamento com o veículo de salvamento LR5 – previsto para dia 11 de Junho de 2001, em Raasay na Escócia.

A 4 de Junho de 2001, o “DELFIN” largou de Faslane e iniciou uma missão de 11 dias de Mar, que incluiu: cooperação com os aviões de patrulha marítima ingleses; plano



Desfile junto à tribuna com prestação de Honras a SAR a Princesa Ana, que presidiu à Parada Militar das Comemorações dos 100 Anos dos Submarinos do Reino Unido.

Um total de 16 submarinos, pertencentes às Marinhas de 12 diferentes Nações, participaram neste evento – 1 submarino russo (“Vologda”), 1 submarino norueguês (“Svenner”), 1 submarino espanhol (“Tramontana”), 1 submarino polaco (“Orzel”), 2 submarinos alemães (U24, U28), 1 submarino francês (“Saphir”), 1 submarino holandês (“Bruinvis”), 1 submarino sueco (“Gotland”), 1 submarino americano (“Tennessee”), 4 submarinos ingleses (“Vanguard”, “Superb”, “Splendid” e “Sovereign”) e o “DELFIN”, o submarino português.

O N.R.P. “DELFIN” permaneceu atracado de braço dado com o russo “Vologda”, recebendo por bombordo o norueguês “Svenner” – situação que facilitou o relacionamento com os reservados marinhos russos. Houve uma troca de cordialidades, entre o “DELFIN” e o “Vologda”, em que o Almirante Russo Chefe do Staff da “Northern Fleet” Oleg Tregubov, foi recebido a bordo do “DELFIN” pelo Comandante Silva de Pinho, que o conduziu numa visita guiada. Esta visita foi prontamente correspondida com um convite para uma comitiva do “DELFIN”, visitar o “Vologda”. Assim tiveram honras de visita particular 3 Oficiais, 2 Sargentos e 1 Praça do “DELFIN”, usufruindo de uma oportunidade única que dificilmente se repetirá.

Este evento em Faslane, ocorrido entre 28 de Maio e 06 de Junho, foi o segundo de uma série de 3 que constituem as come-

da primeira Esquadrilha de Submarinos Inglesa;

(3) a partir de 7 de Julho em Devonport (Base da segunda esquadrilha de submarinos).

O mais relevante evento dos três, foi sem dúvida o que teve lugar em Faslane na Base de Clyde e no qual o nosso “DELFIN” participou, tendo sido convidadas 18 nações. Esta semana de comemorações foi caracterizada por um vasto programa, onde foram exercidas várias acções de representação que incluíram encontros desportivos, eventos sociais e visitas guiadas (fábrica de periscópios da empresa Thales, carreira acústica em Range Loch Goil, e monumentos locais).

O ponto alto destas comemorações, foi sem dúvida, a Parada em honra de SAR a Princesa Ana, onde desfilaram representações dos submarinos convidados, acompanhados de guarda e banda. O “DELFIN” contribuiu com uma secção formada por 9 elementos da guarnição,



SAR a Princesa Ana em conversa com o 1º Tenente Coutinho de Lucena, Imediato do “Delfim”.

de treino próprio e avaliação, conduzido pelo Chefe do Serviço de Treino e Avaliação CTEN Gouveia e Melo; e o exercício de salvamento com o veículo submersível LR5.

Após ter cumprido este grande passo na nossa história submarina (o acoplamento com um veículo de salvamento submersível), o “DELFIN” seguiu para Plymouth a fim de cumprir com o treino das fragatas do “Operational Sea Training”).

ACOPLAMENTO COM O VEÍCULO DE SALVAMENTO LR5

Ao fim de 33 anos de serviço, o submarino “Delfim” realizou um acoplamento com o veículo submersível de salvamento LR5, na área de operações de Raasay na Escócia.



Submersível de Salvamento LR5 a bordo do navio de apoio sueco “Belos”.

Em 1983, o Arsenal do Alfeite montou e ajustou uma nova passagem de casco na zona da escotilha de embarque a ré dos submarinos da classe “ALBACORA”, a fim de permitir realizar uma alteração importante que possibilitasse um hipotético salvamento - a montagem de uma escotilha e base de assentamento viabilizando o acoplamento de um veículo de salvamento submersível. Assim, passados 18 anos surgiu finalmente a possibilidade de tornar este acoplamento uma realidade.

Esta operação surge na sequência de um relacionamento privilegiado entre as duas Marinhas (Inglesa e Portuguesa), face a uma cooperação naval que já decorre desde 1991 com as participações em exercícios de treino de navios de guerra anti-submarina (OST - Operational Sea Training).

Sendo a busca, localização e salvamento de submarinos sinistrados, uma preocupação constante da nossa Marinha houve o entendimento de desenvolver as diligências necessárias a efectuar um exercício de acoplamento com um submersível de salvamento e desta forma certificar as escotilhas dos submarinos classe “ALBACORA”.

O planeamento desta operação teve início há cerca de dois anos na Esquadilha de Submarinos, tendo sido estabelecidos contactos com responsáveis do “UK Rescue Service” durante as reuniões anuais do “Submarine Escape and Rescue

Working Group” e que culminou com o exercício realizado a 11 de Junho.

Às 12 horas e 25 min, do dia 11 de Junho de 2001, ocorre um momento histórico na nossa longa história de Submersíveis e Submarinos - a abertura da escotilha de salvamento em imersão, a uma profundidade de 146 metros, tendo o “Delfim” ficado em contacto directo com o interior do LR5. Após este momento transitaram elementos entre os dois submarinos.

Da superfície, a partir do navio de apoio sueco “Belos”, chegava aquele a quem chamámos - “A nossa esperança” - veículo submersível de salvamento com 9.5 mts de comprimento que poderia resgatar até 15 indivíduos.

A bordo do “Delfim”, a manobra de



mais uma viagem no LR5 com elementos do “Delfim”, mais um acoplamento e por fim uma viagem de regresso à superfície, no LR5 com outros voluntários de bordo.

A abertura da escotilha de salvamento à profundidade de 146 metros, a passagem de 17 elementos da guarnição por essa escotilha, 3 viagens no LR5 e 2 acoplamentos, foram os resultados de um grande passo para a confiança daqueles que têm nesta plataforma a sua segunda casa.

(Colaboração do N.R.P. “Delfim”)

Notas

a) O NRP “Delfim” encontra-se sob o Comando do CTEN Silva de Pinho, que assumiu funções em 11 de Janeiro de 2001, depois de ter terminado o Curso de Comandantes para Submarinos.

b) Passaram a escotilha a 146 mts e navegaram no LR5 os seguintes elementos:

1ª equipa - Cten Gouveia e Melo (teve a honra da 1ª passagem), 1 Ten M Ribeiro, 1 Sar E Calisto, 1 Mar CM Gonçalves, 1 Mar E Gago.

2ª equipa - 1 Ten EN-AEL Sousa, 1 Ten M Teles, 1 Sar HE Azevedo, 1 Sar T Santos, 1 Mar CM Rolo.

3ª equipa - 1 Ten Lucena, 2 Ten EN-AEL Pica, 1 Sar MQ Gomes, 1 Sar MQ Cerqueira, 2 Sar MQ Ferreira, Cab R Fernandes, 1 Mar CM Santos



Primeira equipa a bordo do veículo de salvamento LR5 pronta para o transbordo para o NRP Delfim. Da esquerda para a direita: 1MAR CM Gonçalves, 1MAR E Gago, 1SAR E Calisto e CTEN Gouveia e Melo.

assentamento do LR5 foi atentamente seguida, sendo o silêncio e a expectativa de tal forma que permitiram escutar, sem a ajuda de equipamento, os ruídos provocados pelos jactos de água enviados pelo LR5 na manobra de acoplamento.

Após a passagem do primeiro grupo para o interior do “Delfim”, seguiram-se:

Armas Submarinas baseadas na super-cavitação

UMA NOVA GERAÇÃO DE ARMAS SUBMARINAS?

O afundamento do “Kursk” em Agosto de 2000 foi envolvido numa trama de mistério e desinformação por parte da Marinha e autoridades Russas. Apesar da insistência dos Russos na teoria de que o afundamento se deveu a uma colisão com outro submarino, rapidamente circulou a informação de que o “Kursk” estaria a testar um novo tipo de torpedo, cuja explosão accidental causou o seu afundamento. O novo torpedo poderia ser o SS-N-16A *Stallion*, um conjunto torpedo/míssil com um alcance de cerca de 200 milhas, ou uma nova versão do torpedo ultra-rápido *Shkval* (*Squall*), capaz de atingir uma velocidade de 200 nós! Esta segunda possibilidade é mais interessante, porque levanta o véu sobre o desenvolvimento de uma nova geração de armas submarinas ultra-rápidas baseadas numa tecnologia surpreendente, inovadora e pouco explorada, que permite a armas e veículos submarinos atingir velocidades de centenas de nós. Esta tecnologia é baseada no fenómeno físico da super-cavitação. O princípio consiste em envolver o objecto em movimento por uma cavidade de gás de modo a reduzir ao mínimo a superfície do corpo em contacto com a água, diminuindo drasticamente a resistência de atrito.

As aplicações potenciais da super-cavitação incluem torpedos ultra-rápidos, projecteis submarinos para destruição de minas ou torpedos em aproximação ao alvo (uma espécie de *Phalanx* anti-submarino), armas tácticas ou estratégicas de longo alcance com uma combinação torpedo-míssil, ou mesmo submarinos de alta velocidade. O desenvolvimento de uma nova geração de armas submarinas baseadas na super-cavitação pode alterar por completo a estratégia e tática navais. Por outro lado, sistemas torpedo-míssil com ogivas nucleares podem aumentar drasticamente a vulnerabilidade das grandes forças navais e anular os sistemas tipo “Guerra das Estrelas” para protecção das grandes cidades. Uma outra aplicação possível, é a utilização de projecteis estáveis no ar e na água para neutralizar minas ou atingir submarinos á cota periscópica.

O FENÓMENO DA SUPER-CAVITAÇÃO

Como é sabido, é necessário dispôr de uma potência elevada para fazer deslocar um

objecto imerso. De facto, a resistência de atrito produzida pela água é cerca de 1000 vezes superior à produzida pelo ar e aumenta com a velocidade. Quando um objecto se desloca sob a água, a componente da velocidade tangencial à superfície do corpo diminui na parte frontal e aumenta na parte posterior, enquanto que a pressão exercida pelo fluido sobre a superfície do corpo tem uma variação contrária. Se o aumento da velocidade causar uma queda de pressão suficientemente intensa, o líquido muda de estado, formando cavidades de vapor de água adjacentes ao objecto em certos pontos localizados. O fenómeno da cavitação é normalmente evitado pelos engenheiros e construtores navais, por causar perda de eficiência na propulsão e mesmo erosão e desgaste das superfícies metálicas.

A super-cavitação é um caso extremo de cavitação, no qual o objecto em movimento é totalmente envolvido por uma cavidade de gás a baixa pressão, o que reduz drasticamente a resistência de atrito. Se a forma do “nariz” do objecto for adequada, pode obter-se super-cavitação com velocidades a partir de 50m/s. Uma vez formada, a cavidade pode ser mantida e aumentada (“ventilada”) injectando gás produzido pelo sistema de propulsão, de modo a evitar o contacto da fase líquida com a superfície do objecto. A potência necessária para atingir o regime de super-cavitação é elevada. Mas uma vez atingido o regime de super-cavitação o coeficiente de atrito baixa drasticamente, o que permite atingir grandes velocidades.

Esta utilização artificiosa do fenómeno físico da cavitação só é possível através de um processo de análise extremamente complexo, dado que se trata de um problema de escoamento bifásico (o escoamento envolve simultaneamente duas fases, líquida e gasosa). O desenho do “nariz” do torpedo ou projectil, bem como o dispositivo de controlo da cavidade (ventilação) é crítico para se obter o rendimento e comportamento adequados do dispositivo. Igualmente vitais são os sistemas de propulsão e guiamento, aspectos que serão considerados mais adiante.

O ESTADO-DE-ARTE DAS ARMAS SUBMARINAS ULTRA-RÁPIDAS

A Rússia é actualmente líder na tecnologia de armas submarinas baseadas na super-cavitação. A tecnologia Russa encontra-se fundamentada em décadas de investigação, e teve como consequência prática a introdução do torpedo *Shkval*. Os peritos ocidentais pensam que os cientistas russos foram os primeiros a atingir velocidades supersónicas com objectos totalmente imersos. É de supor que a Rússia tenha em curso um extenso programa de investigação sobre armas baseadas na super-cavitação, mas os resultados práticos desse programa são desconhecidos.

Grande parte da tecnologia fundamental usada no torpedo *Shkval* foi desenvolvida no Instituto Ucrainiano de Hidromecânica de Kiev, na Ucrânia; ainda nos tempos da antiga União Soviética. Este Instituto dispõe de um

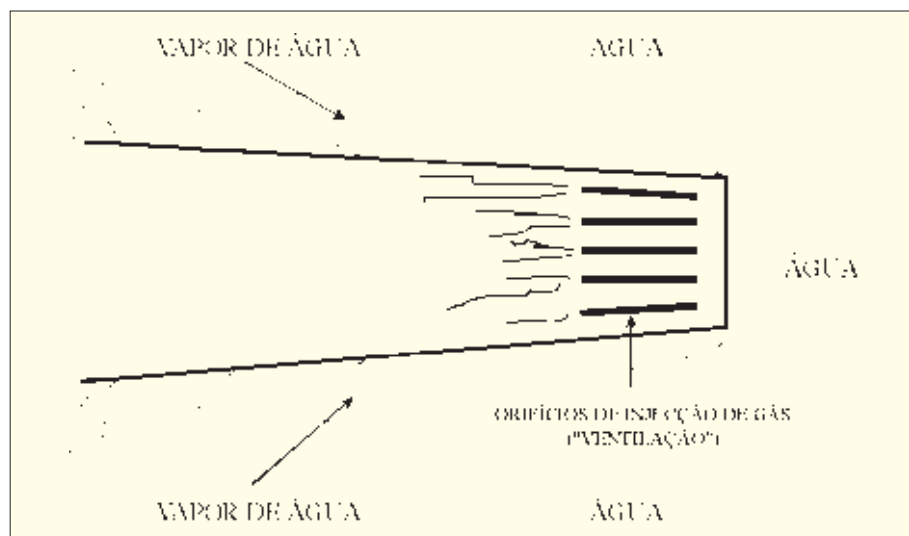


Figura 1: Ilustração do princípio da super-cavitação. O aumento brusco da velocidade do fluido entre o “nariz” e a superfície cilíndrica tem como consequência uma forte diminuição da pressão, e consequente formação de uma “bolha” de vapor de água. A cavidade gasosa pode ser aumentada e estabilizada através da injeção de gás a baixa pressão (“ventilação”), envolvendo por completo o objecto.

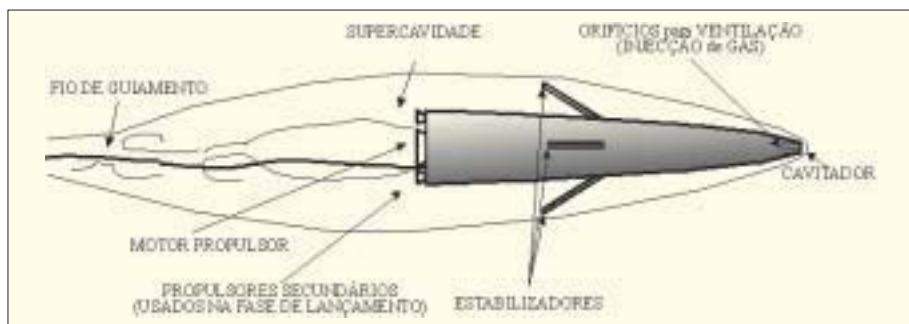


Figura 2: Esquema do torpedo Shkval ("Squal"), segundo Ashley [1].

tanque sofisticado para teste de modelos de objectos propulsionados a alta velocidade sob a água.

Durante a década de 90 a França iniciou também um programa de investigação em super-cavitação, tendo provavelmente em vista as aplicações militares. Circulam rumores de que a França adquiriu à Rússia torpedos *Shkval*.

A Alemanha iniciou um programa de cooperação com a U.S.Navy para o desenvolvimento de armas de super-cavitação. Durante décadas, a U.S.Navy centrou os desenvolvimentos tecnológicos da guerra submarina na detecção e na redução do nível de ruído dos submarinos, e leva anos de atraso em relação à Marinha Russa no campo das armas ultra-rápidas, atraso que agora terá de recuperar, recorrendo às capacidades e recursos do país no campo da mecânica de fluidos computacional (CFD – Computational Fluid Dynamics) para simular os escoamentos bifásicos em torno de objectos.

Contudo, a única arma submarina ultra-rápida operacional de que há conhecimento é o torpedo *Shkval*. Trata-se na realidade de um projectil propulsionado por um motor a jacto, com um comprimento de cerca de 9 metros, um peso de cerca de 2700 kg, capaz de atingir uma velocidade de cerca de 200 nós. O *Shkval* é um torpedo de certa forma "primitivo", dado que executa uma carreira rectilínea. No entanto, está certamente em curso investigação tendente a produzir armas capazes de manobrar durante a trajectória, com sistemas de "homing" na fase terminal da carreira (semelhantes aos dos torpedos convencionais). Os problemas técnicos a resolver são enormes, face à necessidade de impedir o contacto do torpedo com a água durante as curvas, e de colocar os transdutores do sonar de busca em contacto com a fase líquida sem prejudicar o rendimento das superfícies que produzem a cavitação.

ASPECTOS EM DESENVOLVIMENTO

O desenvolvimento de novas armas submarinas baseadas na super-cavitação levanta uma série de problemas técnicos de difícil solução

Uma das questões mais importantes é a geometria dos torpedos ou projectil, em especial o "nariz" ("cavitador") e a zona de

injecção de gás ("cavity ventilation"), visto ser o factor crítico para criar e manter a bolha de gás que envolve o objecto ao longo da trajectória.

Um outro problema é o guiamento da arma. É necessário que durante eventuais alterações de trajectória (por exemplo, numa fase de busca terminal) o contacto com a fase líquida se mantenha minimizado, pois de outra forma o objecto pode perder a estabilidade ou mesmo desintegrar-se. O guiamento pode ser efectuado alterando a geometria do "cavitador" e usando aletas móveis, mas garantir a estabilidade do objecto no interior da bolha gasosa envolvente é um problema delicado, que por sua vez influencia a selecção da configuração geométrica. Existe além disso o problema de dotar os futuros torpedos ultra-rápidos com sistemas de sonar activo para aquisição de informação sobre o alvo. Os hidrofones terão que ser colocados nas zonas em contacto com a fase líquida, para obter rendimento adequado. Uma solução será colocar os transdutores no "cavitador", mas o problema do rendimento mantém-se de difícil solução.

Finalmente, existe o problema da propulsão. Para atingir velocidades de super-cavitação, é necessário dispor de sistemas de propulsão de grande potência. Os sistemas aparentemente mais promissores recorrem a turbinas de gás ou propulsão a jacto queimando combustíveis metálicos e utilizando a água como oxidante e fluido de arrefecimento. Tais sistemas utilizam combustíveis mais energéticos e instáveis do que os combustíveis dos torpedos convencionais, o que poderá estar na origem do acidente do Kursk. É possível também atingir velocidades de super-cavitação utilizando sistemas com hélices especiais movidas por turbinas a gás com combustíveis sólidos de alto rendimento.

IMPACTES NA ESTRATÉGIA E TÁCTICA NAVAIS

O desenvolvimento de armas submarinas ultra-rápidas, com grande alcance, guiamento por fio e capacidade de busca autónoma, ("homing") poderá ter um impacto enorme em futuras operações navais. Presentemente os sistemas de aquisição (radares, equipamentos ESM/ECM e sonares) adquirem informação a uma velocidade muito superior à das armas de ataque e defesa (mísseis, peças

de artilharia ou torpedos). Com as armas submarinas ultra-rápidas, esta situação é potencialmente invertida. Se foi possível desenvolver torpedos, mísseis ou projecteis supersónicos, a detecção da aproximação destes com o sonar é impossível, porque a arma atinge o alvo antes de o eco chegar aos hidrofones da plataforma! Consequentemente, não há contramedidas conhecidas para este tipo de armas, embora seja de supor que tais contramedidas venham a ser rapidamente concebidas e implementadas, eventualmente com base em outras armas de super-cavitação (por exemplo, projecteis anti-torpedo ou projecteis com trajectória estável no ar e na água disparados por aviões ou helicópteros).

Uma consequência do desenvolvimento deste tipo de armas poderá ser o aumento da vulnerabilidade das grandes forças navais incluindo porta-aviões e navios de apoio a grandes operações anfíbias, tradicionalmente usadas para desencadear operações militares de grande escala em cenários distantes. Por exemplo, uma arma tipo torpedo/míssil com ogiva nuclear, propulsão a jacto e velocidade supersónica pode ser disparada a grande distância de uma força naval, aproximar-se sem ser detectada, e detonar no centro da força sem que haja tempo de reacção suficiente. Cidades situadas junto ao mar são igualmente vulneráveis a ataques deste tipo, o que poderá tornar inúteis iniciativas como a célebre "Guerra das estrelas". Por outro lado, a guerra submarina e anti-submarina poderá sofrer enormes alterações a nível táctico, o que pode vir a pôr em causa alguns dos actuais desenvolvimentos tecnológicos nessas áreas. Concretamente, o jogo de "gato-e-rato" num combate silencioso entre dois submarinos, pode vir a dar lugar a combates rápidos e ruidosos entre submarinos ultra-rápidos, disparando projecteis ou torpedos ultra-rápidos, de forma algo semelhante aos combates aéreos actuais!

Em todo o caso, parece evidente que o desenvolvimento deste tipo de armas aumenta enormemente o valor estratégico do submarino como elemento decisivo de dissuasão, na proporção em que os demais meios navais (incluindo os grandes porta-aviões) se tornam potencialmente mais vulneráveis a ataques súbitos, inesperados e devastadores.

Carlos M. Lemos
CTEN

REFERÊNCIAS

- [1] Ashley, Steven: Warp Drive Underwater, Scientific American, Maio de 2001.
- [2] Batchelor, G. K.: An Introduction to Fluid Dynamics, Cambridge University Press, 1967.
- [3] Nicholas, Rufford e Grey, Stephen: Secret torpedo test "blew sub apart", SUBSIM Review, Agosto de 2000 (www.deepdomain.olm.net/ssr/).

Os Reis do Malabar

A data em que Cabral entrava em Calecut, o Samorim era o sucessor do que recebera o Gama, dois anos antes. Mas tudo leva a crer que os problemas são semelhantes, embora o poder militar naquela altura fosse muito superior ao que ali tinha estado em 1498. Muito provavelmente houve muitas conversas antes da partida de Lisboa, muitos conselhos, muitas indicações e sugestões, mas a verdade é que os portugueses estavam a contactar uma comunidade que desconheciam quase em absoluto. Passe o facto de terem disparado a artilharia à entrada do porto nos mesmos moldes em que salvavam na Europa, e espalhado o pânico pela cidade, causando, eventualmente, algum desagrado (mas, se calhar, também temor), os dias que se seguiram foram uma sucessão de contrariedades que resultavam num arrastar penoso das negociações, criando uma enorme impaciência ao portugueses. A missão de Cabral – recordamo-lo – era conseguir estabelecer boas relações com o Samorim de Calecut, colocar ali uma feitoria comercial portuguesa e encetar um processo de comércio de especiarias que chegaria à Europa pela rota do cabo. Mas para romper todas as desconfianças, era preciso explicar convincentemente estes intentos ao Samorim e, para isso, necessitavam de traduzir as mensagens de português para árabe, sendo depois traduzidas para hindu. Uma dupla tradução que empregava gente em quem não havia absoluta confiança de parte a parte e que sempre provocou dúvidas. O que é certo é que os portugueses queriam carregar especiaria, e essa era também a intenção dos chamados navios de Meca (árabes) e do Guzerate, nalguns casos com influências poderosas sobre o soberano, ao ponto de o manobrem contra os portugueses. Por isso não foi só o mau impacto dos disparos de salva que criaram má impressão. Outras razões existiam e se desenvolviam para que a feitoria não se fizesse e se atrasasse o carregamento da especiaria.

Assim ia passando o tempo, quando o Samorim propõe aos portugueses que lhe prestem um serviço: saíra de Cochim (a sul) um navio propriedade de um mercador *mappila* (muçulmano não árabe, pertencente à comunidade de comerciantes do Guzerate) dessa cidade, que transportava um elefante que recusara vender ao Samorim; o soberano, mostrando o seu despeito por não ter conseguido a alimária, pediu a Cabral que tomasse esse navio. Foi encarregado disso

Pêro de Ataíde que o perseguiu e combateu em frente à praia de Cananor (um pequeno reino fronteiriço e rival a norte de Calecut). Na verdade, no navio apresado havia vários elefantes que não interessavam muito aos portugueses, e o episódio acabou por criar ainda mais problemas em Calecut, sobretudo por pressão dos *mapillas* dessa cidade que, a partir de então, se temeram. Parece óbvio que, se os nossos desconheciam muitas das questões próprias do Malabar, quer nos seus usos e costumes, quer até em aspectos da organização social e da maneira de viver dos locais, o que é facto é que deles a desconfiança e a apreensão não deve ter sido menor. Quando foi tomada a nau dos elefantes (que o Samorim tinha dito estar carregada de pimenta) já estava estabelecida em terra a dita feitoria, mas com uma posição muito fragilizada. Debaixo de promessas mal compreendidas ou de enganos fosse de quem fosse, correu o boato de que os navios de Meca estavam a ser carregados de noite, deixando os portugueses sem carga, com respostas dilatórias trocadas no meio de tradutores múltiplos que agravavam ainda mais a desconfiança e impaciência. Decidiram então, os portugueses atacar uma das naus que supunham carregadas, mas o resultado foi desastroso. A bordo não havia especiaria como eles imaginaram e levantou-se uma imensa revolta no porto, contra os nossos marinheiros e os homens da feitoria. Aires Correia, o feitor nomeado, foi abatido, e com ele umas dezenas de companheiros. Para Pedro Álvares Cabral, isto era a gota que transbordava de um copo de impaciência. De seguida bombardeou a praia e toda a cidade de Calecut, durante um dia inteiro, causando mais de quinhentos mortos.

Mas, entretanto, quando da tomada da nau dos elefantes, Cabral verificou que o navio não era árabe e – como lhe dizia o

regimento – pediu imensa desculpa ao *mappila* de Cochim cobrindo-o de todas as promessas que já fizera a outros, falando-lhe d'el-rei de Portugal que com eles queria ter comércio honesto e amizade, apenas fazendo a guerra aos mouros de Meca (árabes).



Figuras da sociedade indiana, segundo Jan Huygen van Linschoten. Gravura do final do séc. XVI.

O que é certo é que os reis de Cochim e de Cananor, no meio destes episódios mais ou menos violentos, tinham-se apercebido do poder militar dos portugueses e imediatamente compreenderam as vantagens de fazer com eles alianças que lhes permitiriam diminuir a supremacia do Samorim. E dentro deste contexto, com os navios por carregar e depois de ter bombardeado Calecut, Cabral resolve deslocar-se a Cochim, onde é bem acolhido, onde carrega pimenta e canela e onde recebe embaixadores dos reinos de Cananor e Couão pedindo-lhe amizade e vantagens numa próxima visita. Os navios ainda passaram pelo primeiro destes dois portos, partindo para Lisboa com dois emissários do rei. A viagem não fora propriamente um sucesso – em 12 navios saídos de Lisboa, apenas regressavam seis, dos quais um ainda se perderia no Índico e outro viria a aparecer em Cabo Verde, depois de ter andado a navegar sozinho durante meses – mas a verdade é que o valor da especiaria desembarcada pagava bem o prejuízo e o negócio entusiasmava.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

A Volta de Magalhães

1ª Parte

Uma estranha e indefinível sintonia gera em relação a alguns feitos humanos um sentimento de dívida de gratidão colectiva por nos ter tornado possível plasmar com o seu executor, ímpar, recreando em nós, por momentos, a sensação do ilimitado. Num mundo céptico, não são muitas as memórias que perdurem desse punhado de heróis. A de Fernão de Magalhães, ao fim de meio milénio, é sem dúvida uma delas!

Fernão de Magalhães nasceu no seio de uma família com alguns haveres no último quartel do Séc. XV no Norte de Portugal, em localidade sobre a qual não parece haver acordo. Pertencente provavelmente a uma modesta nobreza rural teria, relativamente novo, vindo para Lisboa onde ocupou lugares de pouco relevo na Corte de D. João II, estando ao serviço de Dona Leonor e posteriormente de D. Manuel I.

Na capital do Reino contactou certamente, na sua vida de palácio, com gentes conhecedoras dos mares recentemente descobertos no Hemisfério Austral, do seu regime de ventos e correntes e das ciências náuticas necessárias às suas singraduras.

Terá deambulado pelas ruas e cais da zona ribeirinha da Lisboa de Quinhentos, invadida por marinheiros, cartógrafos, militares e estrangeiros na procura de fortuna que, nesta cidade então cosmopolita, trocavam experiências, tentavam comprar segredos, aliciar capitães de mar experimentados ou obter, entre dois copos – um dos principais desinibidores de línguas – e através de relatos dos embarcações, mais ou menos exagerados, informações úteis. Estas vivências e narrativas irão alimentar um espírito ávido de desafios que caracterizaria a vida deste navegador.

A OPÇÃO PORTUGUESA: RUMO A LEVANTE

O jovem Magalhães sonha com uma carreira das armas numa mítica Índia, onde viria a tomar parte em várias expedições: ali a vida seria um permanente

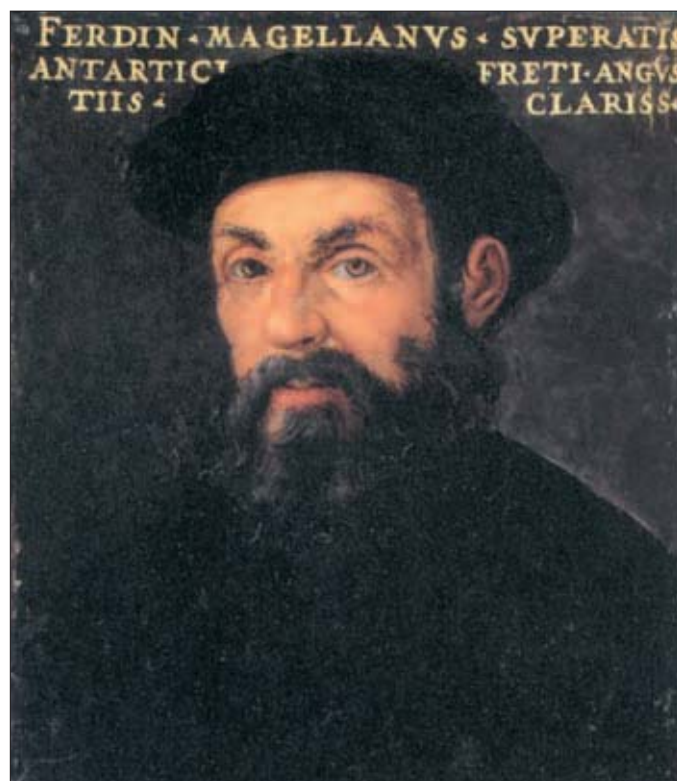
desafio aos mais destemidos, com grande mobilidade, em defesa de pequenas feitorias comerciais e algumas fortalezas, para o domínio naval de estreitos, ilhas, teatros de guerra e comércios vários, distantes entre si dias e dias de navegação.

Em certas ocasiões tornar-se-ia necessário acorrer “in extremis”, perante o desfazer de alianças locais ou por razões de índole militar ligadas normalmente a monopólios estabelecidos, arrostando por vezes com o mau tempo das monções em costas bastante desabrigadas.

O gosto pela aventura pairava no ar lisiponense e quando razões de coração ou de fortuna complementavam as outras, constatamos que, tal como Camões, nobres e plebeus, aliciados por sonhos de glória e de dinheiro, embarcavam nas naus da Carreira da Índia em viagem para o Oriente.

Magalhães, com cerca de 25 anos, possivelmente enfiado com o ócio palaciano, não enjeitou este chamamento. Seguiu na armada de D. Francisco de Almeida de 1505, que partiu a 25 de Março, iniciando a carreira das armas. Assim e embora escassos, surgem os primeiros ecos dos seus feitos, inicialmente débeis de longínquos, depois mais concisos, sobre as suas qualidades militares, começando a ser citado na documentação coeva, como sucedeu pela ocasião das operações de desembarque em Malaca de 1509.

Nesta ocasião, alertado por um informador chinês, o jovem militar fez abortar um ataque de surpresa que visava capturar todos os estrangeiros e seus navios. Avisado, o comandante da expedição - Diogo Lopes de Sequeira - conseguiu pôr-se ao largo com a maioria dos seus homens, não evitando contudo que ficassem aprisionados em terra cerca de vinte, incluindo



Fernão de Magalhães.
Viena Kunsthistorisches Museum

o feitor Rui de Araújo. Teriam ficado igualmente retidos dois dos navios.

Compulsando fontes de Malaca segundo uma perspectiva asiática os primeiros portugueses chegados a estas paragens, e vistos com curiosidade pelos habitantes desta cidade, foram os marinheiros, entre os quais se encontrava Magalhães, dos cinco navios desta armada de Diogo Lopes de Sequeira, chegados a 1 de Setembro de 1509. Viriam a ser chamados “Bengali Putih” (Bengaleses Brancos).

A expedição fora ordenada por D. Manuel I para sondar a situação em Malaca e, se considerada favorável, estabelecer relações comerciais nesta cidade, plataforma giratória dos intercâmbios de produtos asiáticos, europeus e árabes. Inicialmente bem recebidos, os portugueses foram autorizados a instalar uma feitoria. Todavia o antagonismo por interesses comerciais e religiosos (ou motivado pelas notícias das eventuais crueldades praticadas contra as comunidades muçulmanas na Índia, segundo outras fontes) rapidamente veio à superfície, tendo o sultão sofrido pressões para os atacar. Parece ter sido nesta desastrosa expedição que Magalhães conheceu Francisco Serrão, a quem salvou de ficar cativo e que viria a tornar-se num seu grande amigo.

Outras referências dispersas a respeito de Magalhães surgem: é mencionado como tomando parte, em 1506, na expedição de Nuno Vaz Pereira, a caminho de Sofala, porto de apoio da Carreira da Índia, onde foi erigida uma fortaleza; em 1509 participa na Batalha dos Rumes e, segundo relato de Gaspar Correia, teria sido ferido em combate em Cananor na costa do Malabar, na Índia.

Em 1510 Magalhães, após ter combatido na primeira, esteve com Albuquerque na segunda conquista de Goa, em cujo planeamento tomou parte. Sob as ordens deste chefe combateu nas operações de tomada de Malaca em 1511, vindo esta cidade a capitular, após seis semanas de combates, no dia 10 de Agosto.

As actuações de Magalhães pelo Índico e mares da China foram um tirocínio fundamental para a sua formação militar e naval, dando-lhe concomitantemente uma visão mais concertada das grandes opções em jogo para a expansão dos países marítimos no Séc. XVI.

Os seus desempenhos, embora a nível subalterno, não podiam certamente escapar ao clima cíclico de interesses, calúnias, intrigas e lutas pelo poder que, com períodos de maior ou menor virulência, envenenaram



Francisco de Almeida.
Museu Nacional de Arte Antiga.



Afonso de Albuquerque.

FRANCISCO SERRÃO, HOMEM DAS SETE PARTIDAS DO MUNDO, AMIGO DE MAGALHÃES

Este explorador e militar, cujos caminhos se cruzaram com os de Magalhães nas andanças pelo Oriente Português do Séc. XVI, é uma das pedras essenciais no enquadramento das questões relacionadas com o posicionamento geográfico e oportunidades de negócios das Molucas, no contexto da divisão dos mares do mundo.

De facto, malgrado Francisco Serrão se tenha mantido fora da ribalta do grupo dos notáveis mais conhecidos ligados às vicissitudes do comércio na Insulíndia, foi uma pedra angular da expedição de Magalhães, seja pelas informações decorrentes da perfeita integração nas comunidades da Ásia, seja pela facilidade de contactos que tinha com o grande entreposto comercial de Malaca. Demonstração deste facto é a menção na carta enviada a 22 de Setembro de 1515 por Afonso de Albuquerque a D. Manuel I em que, relativamente a Serrão, narra "que era vivo e estava em poder das ilhas do cravo, e governava o rei e a terra toda".

O seu curriculum, segundo João de Barros, mesmo com alguns laivos de fantasia narrativa, é impressionante. Nos primeiros anos de 1500 já se encontrava, como militar e marinheiro, no Oriente, tendo sido enviado na força expedicionária que evitou a queda da Fortaleza de Cananor. Em 1509 embarcou com Fernão de Magalhães em Cochim tomando parte nas acções em Malaca acima descritas. Em Janeiro de 1510 naufragou e foi recolhido por uma embarcação enviada propositadamente por Albuquerque de Cananor, ao receber as notícias comunicadas por parte dos naufragos chegados numa pequena embarcação que conseguira atingir a costa da Índia. Salvo, voltou a Goa e foi enviado seguidamente a Cochim com virtualhas indispensáveis à sobrevivência desta fortaleza. Tal propósito não se chegou a concretizar por perda do navio.

Este homem notável veio a falecer em data próxima do seu amigo Magalhães. Com efeito, a 8 de

Novembro de 1521, os sobreviventes dos acontecimentos da Ilha de Mactan, quando entraram em Tadore, foram informados, segundo narra Pigafetta, que: "ainda não havia oito meses tinha morrido em Ternate um Francisco Serrão, capitão general do rei de Ternate contra o rei de Tadore...depois, feita a paz entre eles, tendo ido um dia Francisco Serrão a Tadore contratar cravo, este rei mandou envenená-lo e não viveu mais que quatro dias...o qual deixou um filho e uma filha pequenos de uma mulher que trouxe de Java Maior". A sua herança foi uma diminuta quantidade de cravo avaliada em 200 bahares. Pigafetta neste ponto da narrativa aproveita a oportunidade para indicar que Magalhães teria empreendido a viagem de circum-navegação baseada nas informações de Serrão e que este estaria a par das vicissitudes do seu amigo na Península.

Após a consolidação de uma posição dominante em Malaca, iniciou-se em 1511 a expansão para Leste, com instruções aos comandantes muito precisas e "pacíficas" como nos conta Castanheda: "não fizesse presas nem tomadas, nem arribasse sobre nenhuma nau, nem lhe desse caça, nem sáisse em nenhum porto, salvo uma pessoa ou duas, em todos os portos em que chegasse desse presentes aos reis & senhores das terras...", na qual foram empenhadas duas naus, uma comandada por António de Abreu - chefe da expedição - e a segunda por Serrão, e uma caravela do comando de Fernão Dias Bisagudo. Serrão conseguiu estabelecer contactos com as ilhas Molucas (ant. do Maluco), especialmente vocacionadas para a produção de cravo, dado o seu solo vulcânico.

A "Sabaia", nau de Serrão, veio acabar os seus dias na ilha de Bali. Não houve perda de vidas entre os seus tripulantes que continuaram a viagem, agora num junco, carregando-o com cravo, noz e maçã (polpa interior da noz-moscada seca ao sol). Este junco acabou por se perder num segundo encalhe. Serrão conseguiu com os sobreviventes apoderar-se duma embarcação malaia, navegando com esta até Ternate (0,48 N, 127,34 E); aí se radicou e obteve do rei local obediência ao Rei de Portugal.

algumas das acções de governação e militares no Oriente nessa época, criando relações tensas, quer entre os chefes militares e administradores locais, quer com o Paço.

Admite-se assim que, não bafejado por boas informações, decorrentes da falta de reconhecimento do valor das suas acções ou da má vontade de um qualquer elo da cadeia de comando, que para alguns seria D. Francisco de Almeida ou o próprio Afonso de Albuquerque, começasse a surgir no âmago de Magalhães a ideia dum porvir cada vez mais divergente das empresas de D. Manuel.

Convém porém não esquecer que, enquanto o Pacífico Central era ignoto, o mar da China assemelhava-se a um "Mediterrâneo Oriental", configuração esta já esboçada na cartografia coeva, com longas derrotas à vista de terra, dada a disposição geográfica das suas ilhas, e sulcado por frotas de comércio entre zonas bem afastadas mas presumivelmente com economias de certo modo integradas, como testemunham os relatos de contactos de europeus com os habitantes ribeirinhos.

Com efeito, um dos temas imprescindíveis da informação avidamente solicitada aos locais, era o das zonas de proveniência das diversas especiarias e outros produtos transaccionados, informação essa indispensável para aproar às origens das fabulosas riquezas mencionadas nas narrativas em circulação na época, nomeadamente as das praias em que os areais seriam de ouro, metal este que existiria em abundância em certas zonas.

OPERAÇÕES EM AZAMOR E DESAVENÇAS COM D. MANUEL I

Regressado a Lisboa em 1513, integrado na armada de Fernão Peres de Andrada, o seu espírito irrequieto e talvez a escassez de dinheiros levaram-no, em Setembro deste ano, a tomar parte, depois do insucesso da tentativa de 1508, na conquista de Azamor, no Norte de África, sob o comando do Duque de Bragança. Na refrega virá a ser gravemente ferido numa perna, o que o fará coxear para o resto dos seus dias. Poder-se-á admitir que na escolha desta nova área de actuação possam ter tido alguma influência os contactos com Diogo Lopes de Sequeira, seu antigo comandante regressado da Índia, que com uma armada de trinta navios iria entrar em operações contra o rei de Fez.

Magalhães voltou desta expedição, da qual não há relatos detalhados de feitos militares a seu respeito, com algumas acusações ligadas a problemas administrativos e financeiros relacionados com a função de quadrilheiro-mor, funcionário a quem competia a repartição dos despojos. Tal facto reforçou uma certa má vontade latente na Corte, a que não seria indiferente a opinião do Duque de Bragança, seu último chefe militar.

Expressas as duas recusas de D. Manuel I, em 1513 e 1516, em anuir no “aumento de moradia”, que passaria de 1.850 reis por mês, de acordo com o valor mencionado num recibo datado de 14 de Julho de 1512, para 1.950 reis - o que não parece uma exorbitância -, Magalhães constatou que o ambiente criado no Palácio a seu respeito não era favorável aos sonhos de um lugar de destaque na expansão portuguesa. Ao Rei não era nova esta personagem de grande determinação. Em 29 de Março de 1514 já tinha feito um pedido de indemnização por lhe terem morto um cavalo seu em combate. Rezava assim: “Senhor - Fernão de Magalhães faço saber a Vossa Alteza que no dia em que o Duque (de Bragança) carregou sobre Zamor numa escaramuça que lá houve, me mataram um cavalo às lanças do qual não me deram em Zamor mais do que três mil e setecentos reais de treze (mil) que me custou e os juradores me disseram que Vossa Alteza já tem mandado pagar alguns deles (rogo de)...me mandar pagar o meu pois me o mataram por uso no serviço e em lugar honrado e com grande perigo para a minha pessoa onde a pé me salvei” (anexa certidão da morte do cavalo assinada por Francisco de Pedrosa, fidalgo encarregado de conhecer a morte e perda de cavalos, para requerer a demasia).

Entre os factores que se admite devam ter pesado na decisão de Magalhães em se mudar para Espanha, e não homiziar como frequentemente é escrito, para além da intransigência do soberano, que o dispensou do seu serviço, destacar-se-ia a gritante

diferença de dimensão, quer geográfica quer de oportunidades comerciais, existente entre a expansão para o Oriente, com ganhos fabulosos nas especiarias, e as da pequena região do Norte de África. Esta zona de guerras endémicas, de onde tinha retornado com aleijão, era um mercado relativamente pobre onde se procurava suprir a falta de trigo para Lisboa, Porto e algumas outras áreas em que a população urbana começava a fazer sentir o seu peso.

Não seria também estranha à sua decisão o bom acolhimento prestado em Espanha aos estrangeiros vindos para colmatar a notória falta local de especialistas nas artes do mar, de que são exemplos os casos de Colombo, Vespucci, Estêvam Gomes e Caboto.

Neste sentido, Juan de Aranda, futuro administrador da “Casa da Contratación”, escreveu a alguns amigos em Portugal para se porem em contacto com pessoas muito versadas em assuntos de navegação, para descobrirem terras e ilhas pertencentes ao rei de Espanha, promovendo a sua ida a Sevilha, com todas as despesas pagas. Inquirido Magalhães sobre este assunto em Barcelona a 19 de Abril de 1519, respondeu “que tinha ouvido falar nele”.

A OPÇÃO ESPANHOLA: RUMÓ A POENTE

Obtida a necessária dispensa dos seus serviços, equivalente à perda de nacionalidade, Magalhães ainda se manteve alguns meses em Lisboa recolhendo informações úteis à empresa que se propunha levar a cabo, dirigindo-se posteriormente a Sevilha com o astrónomo, astrólogo para alguns, Rui Faleiro, onde acederam aos ambientes espanhóis ligados às viagens de descoberta e seus financiamentos. Em Outubro de 1517, quando chegaram a Sevilha e contactaram a “Casa da Contratación”, o acolhimento, em certos sectores, não terá sido dos mais calorosos. A empresa que se apresenta a Magalhães era deveras ciclópica: as três frentes principais a ultrapassar eram representadas pelos financiamentos, fortemente condicionantes para as escolhas da qualidade dos meios navais, humanos e logísticos; a oposição à sua aceitação pelos espa-



Malaca. Da fortaleza de Afonso de Albuquerque, A Famosa, só resta o pórtico principal.

nhóis, como estrangeiro, do cargo de principal protagonista e uma certa escassez de peritos em construção naval e navegação, que justificam, de facto, o recurso frequente a estrangeiros.

A seu favor tinha Magalhães uma situação de atrito entre D. Manuel e alguns dos banqueiros mais poderosos e a viagem de Bartolomeu Dias, que dava peso às teorias antigas de que as terras enxutas do mundo existiam divididas em grandes ilhas, rodeadas pelos oceanos. Uma curiosidade a notar é a autodefesa de Magalhães, encarcerado em Sevilha duas vezes, relativamente a acusações com certos laivos de xenofobismo, em como dava preferência ao engajamento de marinheiros portugueses e de outros da área do Mediterrâneo e da Bretanha. A estas respondeu que, tendo tornado público o engajamento em Málaga, Cádiz e zona de Sevilha, não se tinha apresentado nenhum nativo do Reino de Espanha.

Após diversas vicissitudes e viagens entre esta cidade andaluza e Valladolid, conseguiu uma frota de 5 navios, relativamente pequenos, com tripulações bastante heterogêneas cujas percentagens foram acesadamente discutidas.

VIAGEM PARA O HEMISFÉRIO AUSTRAL

Magalhães e Faleiro prepararam a sua exposição a Carlos I, posteriormente Imperador Carlos V, pondo ênfase na convicção, sem muito fundamento, como se viria a demonstrar mais tarde, que o arquipélago das Molucas estaria na parte espanhola prevista no Tratado de Tordesilhas. A movimentação de Magalhães

em Espanha é muito facilitada pelo seu casamento com a filha de Diogo Barbosa, Castelão de Sevilha e por uma outra personagem importante da Casa das Índias, Juan de Aranda. Como conselheiro de grande influência do Rei actuava Juan Rodriguez de Fonseca, Bispo de Burgos.

O acordo a que chegaram e que foi sancionado pelo Rei a 22 de Março de 1518, previa que as despesas relativas ao aprestamento da frota ficariam em parte a cargo do Rei, sendo-lhe atribuída uma percentagem de 20% dos lucros. A Magalhães, entretanto nomeado Comandante em chefe caberia o soldo de 50.000 maravedis. Magalhães prestou juramento de fidelidade na Igreja de Santa Maria da Vitória de Triana em Sevilha e recebeu o estandarte real. Nesta ocasião o navegador fez uma vultuosa oferta aos monges para que rezassem pelo sucesso da expedição.

A viagem proposta por Magalhães ia na direcção de duas outras efectuadas por Amerigo Vespucci, ao serviço do Rei de Portugal, de 1501 e 1502, e de João Dias Solis, português, que chegou ao Rio da Prata ao serviço do Rei de Espanha, sendo este rio inicialmente conhecido como rio de Solis.

Havia, entre os banqueiros do início do Séc. XVI, um número notável de espanhóis entre os quais se salientavam os de Burgos nas pessoas de Juan de Castro, Diego López Gallo, Francisco de Covarrubias e Gonzalo de Almazán, que já tinham investido di-

Assim, a expedição de Magalhães foi financiada em cerca de um quinto por Cristobál de Haro que, em desacordo com D. Manuel I, se transferiu para Castela em 1518, sendo o resto financiado pela Coroa espanhola.

Feitos os preparativos da praxe, Magalhães larga de S. Lucar de Barrameda a 20 de Setembro de 1519, rumando às Canárias onde aporta a 26 do mesmo mês e de onde larga a 6 de Outubro. Após esta escala de abastecimento, onde teria recebido uma comunicação do sogro que se prepararia uma conspiração a bordo contra ele, passa entre o Cabo Verde e o Arquipélago do mesmo nome, rumando ao Cabo de Santo Agostinho, na costa brasileira. Saindo deste arquipélago aproveita o regime dos ventos do Atlântico Sul, bem conhecido nessa altura. Esta parte da viagem traz pouca novidade aos veteranos embarcados, sendo contudo uma experiência completamente nova para o resto das tripulações. Assim notamos uma série de perplexidades nas narrativas a propósito dos peixes voadores, tubarões, pássaros sem anus e outras criaturas, que ainda hoje se

verificam e servem de motivos de chacota e boa disposição nas folclóricas passagens da "Linha" para os jovens marinheiros.

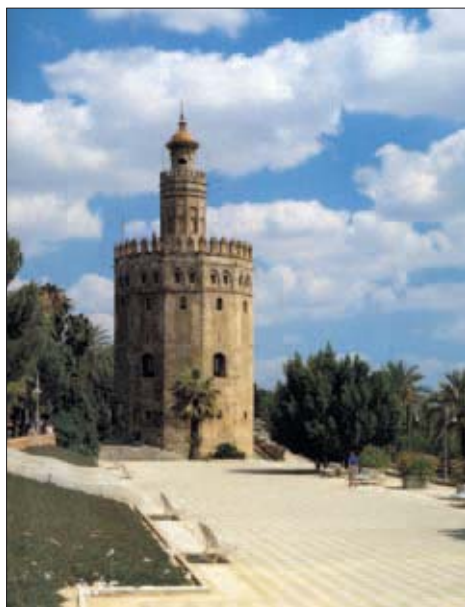


Carlos V. Pintura de Ticiano.
Pinacoteca de Munique.

ESQUADRA DE MAGALHÃES

Navio	Comandante inicial	Arqueação (ton.)	Historial do navio
"Trinidad"	Fernão de Magalhães	110	Navio do Comandante em Chefe: Fernão de Magalhães, morto a 27/4/1521 pelos indígenas em Mactan. 2º Comandantes: Duarte Barbosa e João Serrão, ambos mortos a 1/5/1521 pelos indígenas em Mactan (João Serrão embarcou após a perda da "Santiago"). 3º Comandante: João Lopes de Carvalho. 4º Comandante: Gonçalo Gomez de Espinosa Navio perdido por tempestade no porto de Ternate; os sobreviventes seguiram para Malaca-Goa-Lisboa.
"San Antonio"	Juan de Cartagena	140	1º Comandante substituído no meio do Atlântico, por insubordinação. Libertado pelo comandante do "Concepción", onde estava preso, tomou parte na revolta. Condenado, foi abandonado com víveres numa praia deserta com o Padre Pedro Sanchez de Reina. 2º Comandante: Álvaro Mesquita. Foi encarcerado por amotinados, voltando para Espanha preso na embarcação. 3º Comandante: Piloto Estêvão Gomes, transferido do Trinidad, promotor da revolta. Chegou a Sevilha a 6/5/1521.
"Concepción"	Gaspar de Quesada	90	1º Comandante foi degolado e esquartejado a 7/4/1520. 2º Comandante Duarte Barbosa que substituiu Magalhães na Chefia da Armada. Queimado junto à Ilha de Peñol. Os 115 homens foram distribuídos pelo "Trinidad" e "Victoria".
"Victoria"	Luís de Mendoza	85	1º Comandante apunhalado a bordo e esquartejado no dia 4/4/1520. 2º Comandante: Gonçalo Gomez de Espinosa, depois de queimado a "Concepción" a 4/5/1521. Em Julho de 1521 substituiu João Lopes de Carvalho no comando supremo da frota. Regressa de Timor a 13/2/1522. Reabastece em Cabo Verde a 9/7/1522. Com. Sebastião Delcano substituiu Espinosa Única a regressar a 7/9/1522.
"Santiago"	João Serrão	75	Encalhado e perdido na Costa Atlântica a 22/5/1520.

Tripulação total de 234 a 265 almas embarcadas, conforme diversas fontes, sendo mais provável o primeiro valor.



Sevilha - Torre del Oro.

nheiro nos navios enviados por Portugal a Calicut de 1509 a 1514, com ganhos que atingiram 100%. É natural que Juan de Aranda, também ele natural de Burgos, indigitado futuro Administrador da "Casa de la Contratación", promovesse o contacto entre Magalhães e estes banqueiros, em parte desagradados com o último tratamento que lhes tinha sido dado em Portugal, criando a expectativa que sob a bandeira espanhola os seus lucros seriam ainda mais significativos.

O Bey de Tunis

Drama em três actos e final feliz

1º ACTO

Numa tarde de sol, numa varanda em Sesimbra sobre o mar, lia velhos números da revista *O Occidente*. Um deles, precisamente do dia 30 de Junho de 1909, trazia a notícia do falecimento de José Sabino Alves que, tendo sido capitão da galera *Viajante*, chegara a Port Said “no próprio dia em que se inaugurou a abertura do antigo istmo, transformado em autêntico canal”. E mais, o articulista salientava que não se tinha perdido a honra do convento, dado que a corveta *Estephania*, designada para participar nas cerimónias de abertura não conseguiu estar presente, dado um violento temporal que a obrigou a voltar ao porto de armamento.

Achei estranho que Eça de Queiroz, na carta que nos deixou sobre a inauguração do Canal de Suez, não tivesse dado conta da presença duma bandeira portuguesa nesse notável acontecimento. Alguma coisa estava errada.

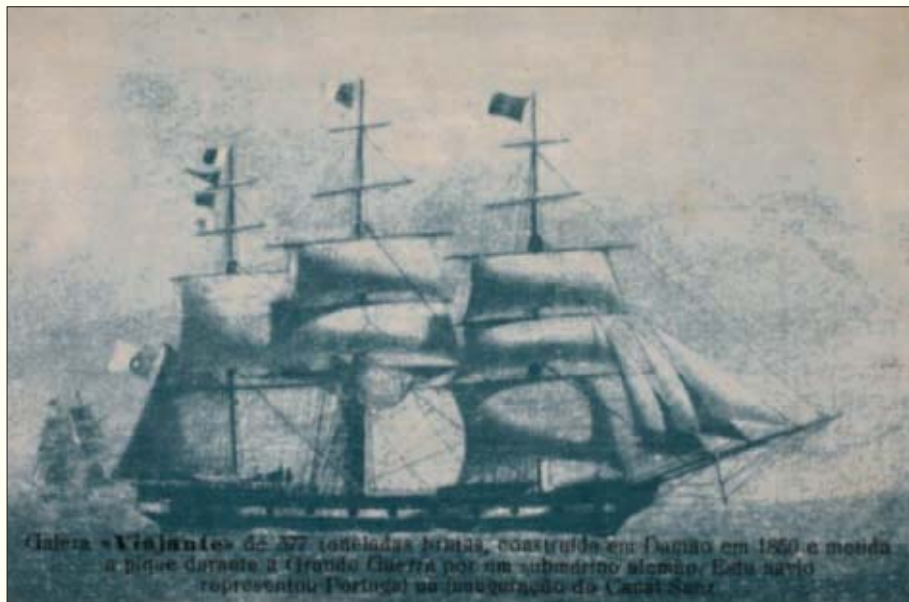
Ao tentar esclarecer esta contradição, soube da existência em França da *Association du Souvenir de Ferdinand de Lesseps et du Canal de Suez*, que foi criada com a finalidade de enaltecer a figura deste cidadão ilustre e da obra que realizou. Por amabilidade da presidente desta instituição, Madame Boisson, recebi a relação dos navios que estiveram nas cerimónias da inauguração e na qual não consta a presença da *Viajante*.

Peguei neste assunto, juntei-lhe um pouco da história da construção do Canal de Suez, talvez o maior empreendimento do século XIX, e apresentei uma comunicação na Academia de Marinha em Março de 1991.

2º ACTO

Numa tarde chuvosa e fria, um jornalista esfrega as mãos para aquecer enquanto procura um tema para o artigo que tem de escrever para o jornal do dia seguinte. Está sem inspiração. Toca o telefone. É da redacção perguntando se já tem o artigo pronto. Desespera. Lembra-se que o Eça, o grande Eça já passou pelo mesmo. Vai buscar as *Notas Contemporâneas*, e relê este texto sublimado:

“Inferno! E então os crentes rezam à



O erro propagou-se. Neste postal que reproduz uma tela com o retrato da galera *Viajante*, volta a dizer-se que este navio representou Portugal na inauguração do Canal de Suez.

Virgem Maria; os ateus invocam a morte, a doce aniquilação da matéria; os mais violentos pensam em atrair o moço da tipografia com palavras doces, cortá-lo aos pedaços com uma navalha de barba, esconder os fragmentos na sarjeta doméstica...E as botas, lá no fundo, ironicamente, rangem!

Ah, caro Chagas, é daí que vêm as câs precoces. Sabe você o que eu fiz numa destas agonias, sentindo o moço da tipografia a tossir na escada, e não podendo arrancar uma só ideia útil do crânio, do peito, ou do ventre? Agarrei ferozmente da pena e dei, meio louco, uma tunda desesperada no Bey de Tunis...

No Bey de Tunis? Sim, meu caro Chagas, nesse venerável chefe de estado, que eu nunca vira, que nunca me fizera mal algum, e que creio mesmo a esse tempo tinha morrido. Não me importei. Em Tunis há sempre um Bey; arrasei-o."

3º ACTO

A chuva continua e agora empurrada pelo vento, bate violentamente nos vidros da janela. O jornalista procura desesperadamente entre os papéis que tem em cima da secretária. Nem sabe o que procura. Até que lhe salta à vista um recorte com a notícia da minha comunicação na Academia de Marinha.

É isto mesmo! E esfrega as mãos, agora,

de contentamento. Aqui está o meu Bey de Tunis! Vou arrasá-lo!

E, de facto, não me poupou. Num dos principais jornais da capital, escreveu um longo texto em que se admira “que um ilustre académico recorra a documentos de arquivos franceses para justificar a presença portuguesa na inauguração do Canal de Suez quando sabia da sua prioridade (o sublinhado é meu) e cumpria averiguar até à exaustão os factos apontados que devem constar nos nossos arquivos”. E como não tem paciência para, ele próprio, se meter em tais arquivos, recorre a Armando de Aguiar e à sua obra *O Mundo que os Portugueses Criaram*, para me desancar e demonstrar, definitivamente, que a *Viajante* esteve na inauguração do Canal:

“O canal ia ser finalmente inaugurado nesse dia 17 de Novembro de 1869. Porém, naquele momento histórico surgiu um óbice. Como nenhuma barca ainda havia atravessado o canal, não existia piloto prático que pudesse conduzir qualquer embarcação. Para o comandante José Sabino Gonçalves não constituiu isso contrariedade de maior. Mandou consertar a gávea, desfraldar as velas. E assumiu, ele próprio, a direcção do leme. Imponente, com a bandeira azul e branca batida pela brisa de dois continentes – África e Ásia – e saudada pelas marinhas dos dois países, a *Viajante*, aproou ao canal e entrou no Mar Vermelho. Depois alcançou o Índico. Cumpria-se mais uma

vez o destino histórico: quilhas portuguesas eram as primeiras ao oriente por um novo rumo..."

E continua dizendo que o país delirou com tão ousada façanha. Delirou o país, delirou ele, Armando de Aguiar, delirou o jornalista que o copiou e deliraram todos aqueles que cegamente seguiram o texto de *O Occidente* atrás mencionado, sem o mais pequeno respeito pela verdade.

FINAL

De novo, um dia de Sol radiante vem animar as pessoas e as coisas. As pessoas ficam mais felizes, as coisas mais brilhantes. Ouve-se ao longe a *Celeste Aida*, dessa bela ópera de Verdi que também não chegou a tempo da inauguração do canal.

Um bem conhecido livreiro da rua do Alecrim coleciona obras ligadas a

S. Martinho do Porto. O capitão da *Viajante*, José Sabino Gonçalves foi ali que nasceu. E como há benesses que vêm do céu, Tarcísio Trindade possui o Diário Náutico da *Viajante*, precisamente o volume que tem o registo da passagem por Port Said.

Tarcísio não quer desfazer-se desta peça da sua colecção, mas ao fim de alguns anos de conversa, admite que o melhor local para conservar a memória do primeiro navio português que atravessou o canal de Suez, é a Biblioteca Central da Marinha. E cede-o.

Agora, podemos ler o que o capitão da *Viajante* escreveu pela sua própria mão:

"No dia 27 de Novembro de 1869 (dez dias depois da inauguração, dizemos nós) às 20 horas, larguei de Port Said a reboque do vapor, às 5 horas dei fundo no canal.

Com ferro pela pôpa e um virador pela proa para terra, às 21 horas do dia se-

guinte continuei a navegar e às 24 horas dei fundo em Ismaíia, aonde estive fundeado 2 dias, por causa de não se poder passar o Canal, por estar uma draga no dito. No dia 1 de Dezembro pelas 2 horas da tarde larguei de Ismaíia a donde cheguei a Suez no dia seguinte pelas 4 horas da tarde dando fundo em 5 braças, lodo (...) esperando pela carga que descarreguei em Port Saïd para passar o Canal, tendo no dito porto navios [de] bastante diferentes nações. Sem mais novidade, Sabino Gonçalves".

NR: Ver do autor "O Canal de Suez", publicado nesta revista nos números 292 e 293, respectivamente, Nov. e Dez. de 1996. 

A. Estácio dos Reis
CMG

Oferta à Marinha da Dissertação de Doutoramento do Professor Contente Domingues

No passado dia 24 de Julho o Professor Francisco Contente Domingues deslocou-se à Biblioteca Central para oferecer à Marinha a obra "Os Navios da Expansão", a qual constituiu a dissertação do seu recente doutoramento.

Docente da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, onde lecciona, entre outras, as disciplinas de História da Marinha Portuguesa e da História da Náutica e da Arte de Navegar, temas estes que não constam no plano de estudos de mais nenhuma universidade portuguesa, o Professor Contente Domingues é autor de inúmeros trabalhos relacionados com a Expansão Portuguesa dos séculos XVI e XVII, membro de várias instituições de carácter cultural, nomeadamente da Academia de Marinha, e também colaborador da Revista da Armada (1). O trabalho em questão, agora ofertado, compõe-se de dois volumes, sendo o primeiro constituído por um estudo pormenorizado sobre a Arquitectura Naval Portuguesa dos séculos XVI e XVII, onde é feita referência às obras que foram efectuadas



ao longo dos tempos sobre esta matéria, com destaque para os realizados por Fernando Oliveira, João Baptista Lavanha e Manuel Fernandes. A par dos Tratados e Regimentos Gerais ou Especiais, que constitui a base da documentação técnica portuguesa de Arquitectura Naval, são igualmente salientadas as Instruções dos Mestres do Ofício. As questões do método na caracterização tipológica dos navios portugueses e a descrição dos vários tipos de navios e embarcações auxiliares são detalhadamente estudadas, assim como o poder naval português nos séculos da Expansão. Este volume é completado por um vocabulário técnico de Arquitectura Naval e finaliza com uma extensa relação das fontes e bibliografia consultadas. O segundo volume é constituído por apêndices documentais relativos ao "Livro da Fábrica das Naos" de Fernando Oliveira, a Regimentos Gerais de Arquitectura Naval e a Orçamentos e Regimes Especiais.

Nota:

(1) R.A. nºs 342 e 343.

Reorganização das áreas das Tecnologias de Informação e Comunicação na Marinha

Após um processo que se desenrolou ao longo de 14 meses, concluiu-se no passado dia 2 de Julho, a primeira fase da reorganização das áreas das tecnologias de informação e comunicação na Marinha.

Naquela data, foi dada posse pelo Vice-Almirante Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada e pelo Vice-Almirante Superintendente dos Serviços do Material, respectivamente, ao Presidente da Comissão Eventual da Direcção de Análise e Gestão de Informação (DAGI-CE) e ao Presidente da Comissão Eventual da Direcção de Tecnologias de Informação e Comunicação (DITIC-CE).

O processo teve início com a publicação do Despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada nº 27/00, de 3 de Maio, no qual, após uma análise da situação actual dos sistemas de informação e de comunicações na perspectiva da sua crescente integração, e a constatação da importância da informação como recurso essencial para qualquer organização, é determinada a necessidade de estudar a situação na Marinha, tendo em vista a identificação das grandes linhas a que deverá obedecer uma solução, de acordo com as seguintes orientações -

- Dar prioridade à capacidade de definição de política, doutrina e estabelecimento de orientação estratégica, tendo em vista a obtenção de uma visão sistémica dos sistemas de informação independentemente da sua natureza.

- Juntar as atribuições respeitantes a sistemas de comunicação e de informação num mesmo organismo.

- Garantir a interoperabilidade entre os vários sistemas de informação através da capacidade de integração da informação por todos disponibilizada.

Neste sentido, foi criado o Grupo de Trabalho para a Reorganização da Área das Tecnologias da Informação e Comunicação na Marinha (GT-RATICMAR) com a finalidade de definir, de acordo com aquelas orientações, um novo modelo organizacional para a área em apreço, a fim de garantir a mais completa clarificação de competências, optimização do empenho dos recursos humanos e financeiros, e flexibilização da organização no contexto da evolução tecnológica.

O GT-RATICMAR, presidido pelo CMG Morais Soares, incluiu representantes do

Comando Naval, da Direcção-Geral de Marinha, do EMA, do Instituto Hidrográfico, das Superintendências dos Serviços Financeiros, do Material e do Pessoal e da DAMAG.

Os trabalhos desenvolvidos pelo GT-RATICMAR, foram analisados pelo Conselho do Almirantado e na sequência dessa análise, o Despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada nº 37/00, de 1 de Agosto, considerou que *importa agora aprofundar e detalhar, designadamente no que concerne às áreas que, por manifesta falta de tempo, não foi possível tratar e que o respectivo relatório bem identifica.*

Para o efeito, no sentido de tornar mais operacional e expedita a concretização de tal desiderato, e atenta a natureza agora mais técnica das vertentes a pormenorizar, há que através de um pequeno núcleo prosseguir os estudos ampliativos de dois tipos de solução para posterior apreciação:

- Criação de dois organismos (para a Gestão da Informação - GI e para as Tecnologias da Informação e Comunicações - TIC)

- Criação de um só organismo com duas dependências (GI e TIC)

Desta forma, o referido Despacho, determinou a criação do Grupo de Trabalho para a Reorganização das Áreas da Gestão da Informação e das Tecnologias da Informação e Comunicações na Marinha (GT-GITICMAR) com a finalidade de definir, para os dois tipos de solução supramencionados, os respectivos modelos organizacionais detalhados, uma completa clarificação de competências sobre a GI e as TIC, as necessidades em recursos humanos e materiais, a identificação do local ou locais de funcionamento, o calendário adequado para a efectivação da mudança, os custos perspectivados e as alterações legislativas necessárias.

O GT-GITICMAR, funcionando na dependência do Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, foi igualmente presidido pelo CMG Morais Soares, incluindo ainda os CFR's Pereira Gonçalves, Mendes Calado, Cunha Manilha, Oliveira Josué e Bigotte de Almeida e os CTEN's Gameiro Marques, Mónica de Oliveira e Jorge Pires. Em Outubro de 2000, por imposição de serviço, o CMG Morais Soares, foi substituído na presidência do GT-GITICMAR, pelo CMG EMA Silva Nunes.

O relatório final contendo os estudos ampliativos realizados pelo GT-GITICMAR,

foi analisado e apreciado pelo Conselho do Almirantado em 1 de Fevereiro de 2001, tendo sido decidida a criação de dois órgãos, um para a Gestão da Informação (GI) e outro para as Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC), para além de ter sido aprovada a nova designação e competências da Divisão de Comunicações do Estado-Maior da Armada.

Na sequência desta apreciação, o relatório foi aprovado pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada que, através do seu Despacho nº 11/01, de 12 de Fevereiro, considerando que alguns aspectos do relatório carecem de uma melhor definição, designadamente no que respeita às competências e ao funcionamento da nova estrutura, determinou que no âmbito do GT-GITICMAR, se procedesse:

- Ao ajustamento das competências dos dois órgãos a criar, um para a área da GI e outro para a área das TIC, por forma a evitar sobreposições ou hiatos, nomeadamente no que se refere à eliminação de competências do órgão GI na área tecnológica.

- À clarificação do modelo de funcionamento dos pólos a criar junto dos utilizadores, nomeadamente o pólo a criar na margem sul.

- À análise e harmonização das competências dos OCAD, do Comando Naval e da Direcção-Geral de Marinha nas áreas da Gestão da Informação e das Tecnologias da Informação e Comunicação, face à nova organização.

Em 2 de Março, através do Despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada nº 16/01, foi criada a Comissão Instaladora das Direcções de Análise e Gestão de Informação e das Tecnologias de Informação e Comunicação (CIGITIC), com a finalidade de estudar e propor as medidas que garantissem a activação dos novos órgãos, desenvolvendo as seguintes acções:

- Proceder, no quadro da nova estrutura orgânica, à identificação dos recursos humanos existentes bem como dos espaços disponíveis com vista à sua afectação aos novos órgãos.

- Proceder à identificação, para efeitos de planeamento a médio prazo, dos recursos humanos necessários e perfis de formação correspondentes, bem como das infra-estruturas a adaptar.

- Estabelecer o normativo de funcionamento interno, definindo o modelo organizacional detalhado.

- Estabelecer o quadro de responsabilidades da gestão do património dos novos órgãos.

A CIGITIC, funcionando na dependência directa do Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, foi presidida pelo CMG EMA Silva Nunes, integrando ainda os CMG's Sabino Guerreiro e Carmo Durão, os CFR's Teixeira Alves, Silva Dias e Prata de Almeida, o CTEN Jorge Pires, o 1TEN Marques da Silva e como observadores o CFR Ferreira de Oliveira, o CTEN Véstias Letras e a 2TEN RC Marques Pinto.

O relatório final e as conclusões da CIGITIC, foram aprovados pelo Almirante

Chefe do Estado-Maior da Armada que em 26 de Junho, através do Despacho nº 37/01, determinou a criação da Comissão Eventual da Direcção de Análise e Gestão de Informação (DAGI-CE) e da Comissão Eventual da Direcção de Tecnologias de Informação e Comunicação (DITIC-CE).

No mesmo Despacho, determina-se que a DAGI-CE funcione na dependência do Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, seja presidida pelo director da Direcção de Análise e Métodos de Apoio à Gestão (DAMAG) e tenha por missão exercer, em regime transitório, a administração e direcção da Marinha para a área da análise e gestão da informação.

Ainda no Despacho nº 37/01, é determinado que a DITIC-CE funcione na dependência do Superintendente dos Serviços do

Material, seja presidida por um oficial da Superintendência dos Serviços do Material, e tenha por missão exercer, em regime transitório, a direcção técnica da Marinha para a área das tecnologias de informação e comunicação.

Na mesma data, mas através do Despacho nº 38/01, o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada nomeou o CMG EMM Mário do Carmo Durão para presidir à DAGI-CE e o CMG EMA Luís Fernando Pereira da Silva Nunes para presidir à DITIC-CE.

As Comissões Eventuais da DAGI-CE e da DITIC-CE instaladas em espaços da DAMAG, da DI e do CITAN, cessam as suas funções com a entrada em vigor dos diplomas regulamentares das novas Direcções.

No passado dia 2 de Julho ocorreram as cerimónias de tomadas de posse do Presidente da DAGI-CE pelo CMG EMM Carmo Durão e do Presidente da DITIC-CE pelo CALM Silva Nunes.

Estas cerimónias foram presididas pelo Vice-CEMA, VALM Mota e Silva e pelo SSM, VALM Vidal de Abreu, respectivamente.



Na sua alocução, o CALM Silva Nunes salientou "... Considero, neste momento, ser importante realçar dois dos vários pressupostos assumidos e sobre os quais assente a lógica da solução adoptada. O primeiro está ligado à necessidade, premente e inadiável, de estabelecer um planeamento estratégico que discipline e oriente o desenvolvimento de Sistemas de Informação. Este planeamento deve ser

desenvolvido ao nível do EMA e ter a colaboração activa de todos os OCAD, do CN e da DGM. O segundo pressuposto relaciona-se com a obrigatória formação de Grupos de Projectos Integrados e de Grupos de Controlo da Configuração para levar a cabo a edificação e o acompanhamento do ciclo de vida dos Sistemas de Informação e Comunicação Automatizados. (...)

Ponderadas que foram as consequências de uma fase de transição prolongada, que permitisse uma adequada adaptação das infra-estruturas necessárias a uma instalação definitiva da DITIC, foi superiormente decidido optar por uma mudança rápida e expedita, face aos inconvenientes ligados à manutenção da situação organizacional vigente até agora. A urgência do arranque da nova estrutura obrigou a uma série de soluções provisórias que se espera poder ultrapassar com a possível brevidade. (...)

Mas a questão mais séria e preocupante está ligada, sem qualquer dúvida, aos recursos humanos. A situação, nesta área, é por demais conhecida e afecta, em maior ou menor grau, toda a Marinha, pelo que se me afigura dispensável considerações alargadas sobre esta matéria. Considero no entanto adequado emitir um alerta, aplicável, sobretudo, na área das Tecnologias de Informação e Comunicação. A manter-se a actual conjuntura, que tem ditado o afastamento de pessoas altamente qualificadas neste campo, e a continuar a verificar-se a ausência de medidas correctivas, corremos o risco de atingir uma situação de total ingovernabilidade, na qual a Marinha perderá a capacidade de definir e especificar o que pretende, de analisar e avaliar o que lhe é mais favorável e de acompanhar, devidamente, as aquisições que faz no exterior. (...)

O CMG EMM Carmo Durão no seu discurso referiu que "... Ao criar uma direcção especificamente vocacionada para a gestão da informação, na directa dependência de Vossa Excelência e organicamente considerada como um OCAD, a Marinha reconhece, não só a importância da informação como suporte da actividade das organizações e elemento essencial e indispensável ao seu desenvolvimento, como assume, a necessidade de gerir este importante recurso, por forma a que se estabeleçam um conjunto de políticas coerentes, que possibilitem o fornecimento de informação relevante, rigorosa, de qualidade, transmitida para o local certo, no tempo correcto, com custo apropriado e facilidade de acesso por todos os utilizadores autorizados.

Com efeito, a sociedade actual é caracterizada, entre outras coisas, por ser a sociedade de informação e da comunicação, onde a posse da informação organizada e coerente, é essencial para a tomada de decisão.

Neste sentido, a gestão da informação, entendida como a gestão eficaz de todos os recursos de informação relevantes para a organização, tanto os gerados internamente, como os produzidos no exterior, torna-se um instrumento indispensável na articulação dos diferentes sistemas de informação integrantes dessa mesma organização, ao mesmo tempo que disponibiliza informação útil para a tomada de decisão, para a obtenção de superioridade de informação e para a criação de vantagens competitivas. (...)

Conheço bem a área das tecnologias de informação e comunicação na Marinha e sei, as dificuldades que irei encontrar para afirmar esta nova Direcção, sobretudo no que diz respeito, ao défice quantitativo dos recursos humanos, disponíveis para o seu arranque.

Mau grado as limitações, acredito que com a actual reorganização, abre-se uma importante janela de oportunidade, que teremos de saber aproveitar, para podermos pensar, conceber, definir, estabelecer e normalizar, a arquitectura lógica do sistema integrado de informação da Marinha e os sistemas de apoio à gestão, no âmbito do planeamento estratégico dos sistemas de informação.

Neste enquadramento, a DAGI terá de ser uma Direcção criativa e inovadora, permanentemente atenta à evolução dos sistemas de informação e às necessidades de gestão da informação na Marinha, mas igualmente atenta, ao desenvolvimento da sociedade da informação e do conhecimento e às importantes iniciativas governamentais, para a criação do Estado Aberto, para a promoção da economia digital e para o combate à info-exclusão. (...)



Exercício de Combate à Poluição Marítima

Plano Mar Limpo

Nos dias 8, 9 e 10 de Maio, desenrolou-se na zona de SINES mais um exercício de combate à poluição marítima, no âmbito do Plano Mar Limpo (PML) sob a responsabilidade do Serviço de Combate à Poluição Marítima (SCPM) da Direcção Geral de Marinha, organismo de cúpula daquele plano.

O cenário do exercício foi inspirado num acidente real ocorrido em 1989 à entrada do porto de Sines com o petroleiro *Marão*. Recorde-se a propósito que este acidente ocorreu em plena época balnear provocando um derrame de crude, que para além de consequências nefastas para o meio ambiente provocou sérios danos na economia da região.

Assim, o cenário era o seguinte:

Em 9 de Maio o navio tanque "*Baleia Branca*" procedente do Médio Oriente carregado com 130 000 tons de "*Iran heavy crude*" ao efectuar a aproximação do Terminal Petrolífero do Porto de Sines, debaixo de cerrado nevoeiro, embateu na cabeça do molhe Oeste tendo sofrido dois rombos abaixo da linha de água na zona do encolamento, os quais afectaram os tanques de BB nºs 1 e 4.

Supostamente, foram derramadas 4 875 tons de produto, pelo que foi considerado que o acidente atingiu o Grau 2 previsto no PML, passando pois a coordenação das operações a ser da responsabilidade directa do Chefe do Departamento Marítimo do Centro, conforme prevê aquele Plano.

O produto derramado viria a afectar as seguintes áreas costeiras:

- Zona 1 – Lagoa de St. André
- Zona 2 – Praia da Lagoa de Melides
- Zona 3 – Praia de S. Torpes
- Zona 4 – Praia das Furnas
- Zona 5 – Porto de Sines

De imediato, após dado o alarme, foi constituído um Centro de Operações que coordenou as seguintes acções:

- Operação de evacuação de feridos.
- Reconhecimento da mancha.
- Operação de recolha dinâmica no mar.
- Operação de recolha dinâmica no interior do Porto de Sines.
- Operação de recolha e limpeza do litoral (Praias).

A operação de recolha dinâmica no mar ficou a cargo do rebocador "*Barra de Leixões*", fretado pela Sacor Marítima e disponibilizado à DGM para este exercício, que para o efeito lançou uma barreira oceânica e operou um skimmer, devidamente auxiliado por um rebocador da Administração do Porto de Sines (APS).

Foram ainda simuladas operações de protecção de zonas sensíveis, contenção e



O "*Barra de Leixões*" recolhe produto no Mar.

recolha de produto e limpeza de praias nas zonas costeiras supostamente afectadas. Para esta acção o SCPM contou com a colaboração de meios materiais e humanos afectos aos Serviços Municipais de Protecção Civil dos municípios afectados.

Em todo o exercício foi notória a franca colaboração entre os diversos organismos envolvidos, tal como prevê o Plano Mar Limpo (Autoridade Marítima, Exército, Força Aérea, Forças de Segurança, Autoridade Portuária e Serviços Municipais de Protecção Civil). Colaboraram ainda diversas corporações de Bombeiros Voluntários e Empresas Privadas.

Como inovação relativamente aos exercícios anteriores, foram constituídos **Grupos de Trabalho** (Tipo Mesa Redonda) com a



Em Vila Nova de Milfontes, pessoal da DGM procede à limpeza da praia com a colaboração de meios materiais e humanos pertencentes à Câmara Municipal e Bombeiros Voluntários de Odemira.

presença de peritos na matéria (nacionais e estrangeiros), que debateram os seguintes temas:

- Recuperação de organismos (fauna e flora) contaminados pela mancha;
- Gestão dos resíduos/Utilização de dispersantes;
- Armadores/Carregadores: questões legais, técnicas e operacionais.

A Direcção Geral de Marinha, em colaboração com o CILPAN (Centro Internacional de Luta Contra a Poluição do Atlântico Nordeste – Acordo de Lisboa) convidou observadores pertencentes a diversos organismos públicos e privados ligados de forma directa ou indirecta às questões relacionadas com a poluição marítima que embarcaram no dia 9 no NRP "*João Roby*" onde acompanharam de perto as operações no mar. No dia seguinte os observadores acompanharam em terra as operações de limpeza. Estiveram ainda presentes observadores da União Europeia, Reino Unido, Espanha e Marrocos.

No final os comentários eram unânimes em considerar que o exercício atingiu plenamente os objectivos, não ficando nada a dever aos exercícios semelhantes que se vão realizando nos outros países membros do Acordo de Lisboa (França, Espanha e Marrocos).



Localização do incidente e áreas afectadas.

Vasco Galvão
CTEN
(Colaborador do CILPAN)

VISITA DE ESTUDO DO CENTRO SOCIAL PAROQUIAL DE SOBRADO

● Os alunos do Centro Social Paroquial de Sobrado (Castelo de Paiva), visitaram no passado dia 2 de Julho a Escola de Mergulho, um submarino e um navio de superfície.

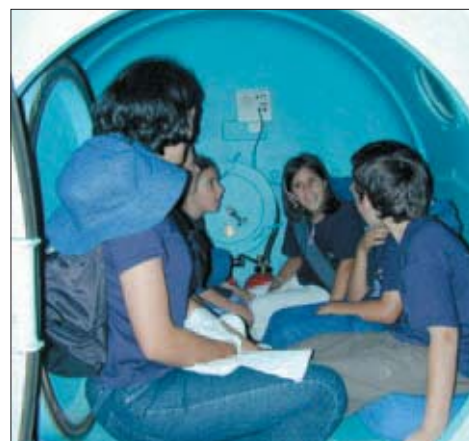
A visita à Escola de Mergulho teve início pelas 14 horas, com uma exposição aos alunos no âmbito do funcionamento

da mesma. Neste sentido, efectuou-se um breve resumo histórico da escola, da sua missão e estrutura, sendo referidos os cursos nela ministrados e as suas actividades complementares.

Os alunos tiveram oportunidade de ver um vídeo alusivo aos exercícios desenvolvidos no quotidiano da escola de Mergulho.



A bordo do submarino "Barracuda".



Na câmara de descompressão.

Seguidamente, visitaram o N.R.P. "Barracuda", tendo sido dadas as explicações alusivas ao seu funcionamento.

Após esta visita os visitantes foram encaminhados para o cais de honra, onde se encontrava atracado o NRP "Comandante Sacadura Cabral". O referido navio, colocou à disposição dois elementos da guarnição para acompanharem os alunos e esclarecerem as dúvidas por eles colocadas. Foi ainda efectuada uma apresentação e resenha histórica do navio, englobando uma breve explicação acerca do seu modo de funcionamento.

ACTUAÇÕES DA BANDA DA ARMADA

● A Banda da Armada deslocou-se no passado dia 22 de Junho à localidade da Vestiaria, concelho de Alcobaça, onde realizou um Concerto integrado nas Comemorações do 95º aniversário da Sociedade Filarmónica Vestiarense "Mons. José Cancellá".

Foram executadas obras de G. Rossini; Arr. Johan de Meij; Jacob de Haan e Kees Vlak (1ª Parte), J. Fucik; J. Sibelius; R.W. Smith e Queen/J. Salgueiro (2ª Parte).

A primeira parte do Concerto teve a direcção do Maestro CTEN MUS Carlos Ribeiro, Sub-Chefe da Banda da Armada.

O Maestro CFR MUS Araújo Pereira, Chefe da Banda da Armada, teve a seu cargo a direcção da segunda parte do concerto, assim como os extras-programa.

● A Banda da Armada deslocou-se no dia 30 de Junho à Póvoa de Varzim onde realizou um concerto integrado nas Festas de S. Pedro.

A primeira parte do concerto, dirigida pelo Sub-Chefe da Banda da Armada Maestro CTEN MUS Carlos Ribeiro,

foram executadas as obras de E. Franko Goldman, Jacob de Haan, Ferrer Trindade, Jacob de Haan e Kees Vlack.

O Maestro CFR MUS Araújo Pereira, Chefe da Banda da Armada, escolheu para a segunda parte do concerto obras de Manfred Scheneider; Luís Alonso; G. Jiménez; Fortunato de Sousa; R.W. Smith e Jay Chattaway.

Local aprazível e de bom requinte, este foi pequeno para levar as cerca de mil e quinhentas pessoas que ali se deslocaram para ouvir e aplaudir entusiasticamente a Banda da Armada.

A grande empatia criada entre o público e a Banda da Armada foi notável, o que levou o Maestro CFR MUS Araújo Pereira a executar mais dois temas como extras-programa.

● A Banda da Armada deslocou-se no passado dia 8 de Julho a Seixas, Concelho de Caminha, onde realizou um concerto no Largo de S. Bento, integrado nas comemorações do 50º Aniversário do Centro de Bem Estar Social de Seixas, o qual teve a colaboração para organizar

este evento a confraria de S. Bento, também daquela localidade.

A Banda da Armada executou obras de: Goichi Konagaya; Weinz Weitzendorf; Jacob de Haan; Jay Chattaway e Kees Vlak (1ª Parte), Arr. Paul Lavender; Robert W. Smith; James Horner; Queen J. Salgueiro e Mozart/Jef. Penders (2ª Parte).

A primeira parte do Concerto foi dirigida pelo Sub-Chefe da Banda da Armada Maestro CTEN MUS Carlos Ribeiro e a segunda parte esteve sob a direcção do Maestro CFR MUS Araújo Pereira Chefe da Banda da Armada.

Em primeira audição pela Banda da Armada, esta executou o Fandango de Seixas com arranjo de Jorge Salgueiro, e para gáudio de todos os presentes, ainda foram executadas as obras: Aniversário, arranjo de Araújo Pereira e Marcha da Marinha de Carlos Calderon, esta aplaudida de pé pelo público.

De salientar a presença do Concerto do Presidente da Câmara Municipal de Caminha e toda a vereação, assim como do Presidente da Junta de Freguesia de Seixas.

PROTOCOLO DE COOPERAÇÃO ENTRE A MARINHA E O INSTITUTO DE TELECOMUNICAÇÕES

● Realizou-se no passado dia 25 de Maio, em Aveiro, a cerimónia de assinatura de um protocolo de cooperação entre a Marinha Portuguesa e o Instituto de Telecomunicações (IT).

O protocolo, que foi assinado pelo Vice-Almirante Superintendente dos Serviços do Material em representação da Marinha e pelo Presidente do Pólo de Aveiro em representação do IT, visa propiciar o desenvolvimento de projectos conjuntos nas áreas das Telecomunicações, Electrónica, Redes de Comunicação de Dados e serviços associados, mediante o aproveitamento da complementaridade de acções e dos



meios existentes nas duas organizações envolvidas.

Depois da cerimónia, decorreu uma visita às instalações do Pólo de Aveiro daquele Instituto e aos Instituto de Engenharia Electrónica e Telemática e Departamento de Física da Universidade de Aveiro, onde foi dada especial atenção aos projectos em desenvolvimento com potencial interesse para a Marinha. Refira-se, a este propósito, que, no âmbito deste protocolo, o IT já se encontra a desenvolver duas tarefas de investigação e desenvolvimento para a Marinha com aplicabilidade no projecto de Modernização e Automatização das Estações Radionavais.

PROTOCOLO ENTRE A MARINHA E A ESCOLA PROFISSIONAL DE MÚSICA E ARTES DE ALMADA

● A formação profissional assume cada vez mais uma elevada prioridade, senão a primeira das prioridades, da sociedade portuguesa actual.

A Marinha Portuguesa investiu, desde sempre, na formação militar, naval e profissional, por forma a que os seus militares respondam às exigências dos elevados padrões estabelecidos para o desempenho dos cargos que lhe são atribuídos.

As condições de ingresso das praças da classe dos Músicos na categoria de sargento – 12º ano de escolaridade ou nível 3 de certificação profissional, complementada com adequada formação militar – conjugadas com o facto da formação ser uma responsabilidade conjunta da instituição militar, que a patrocina e do militar a quem se exige empenhamento, levarem os órgãos próprios da Marinha a encontrar soluções para proporcionar aqueles militares a frequência de cursos de instrumentistas em escolas profes-

sionais, detentoras de reconhecido prestígio, valor, experiência e capacidade pedagógica do ensino musical de jovens.

Neste contexto, foi recentemente celebrado entre a Marinha e a Escola Profissional de Música e Artes de Almada, propriedade do Centro Cultural de Almada, um protocolo que estabelece relações de cooperação e de partilha, envolvendo a formação profissional e artística de instrumentistas e a frequência de estágios pelos alunos daquele estabelecimento de ensino na Banda da Armada.

A cerimónia pública da assinatura do protocolo realizou-se em 12 de Julho. A Marinha foi representada pelo CALM Director do Serviço de Pessoal, por designação do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, e a Escola Profissional de Música e Artes de Almada pelos seus directores, Prof. José Jerónimo de Sousa e Dr. Isabel da Conceição de Oliveira Tavares.

EUROPEU DE MASTER'S MEGACAMPEONATO SAGRA CAMPEÃO UM MARINHEIRO

● Leonel de Sousa Gomes – SMOR REF, aos 71 anos de idade é o novo campeão europeu na especialidade dos 100 metros bruços com a marca de 1.42.32.

Foi em Palma de Maiorca, de 3 a 8 de Julho do corrente ano, que se realizaram os “VIII Campeonatos Europeus de Natação Master’s” e onde estiveram presentes 928 Clubes representando 31 Países e envolvendo 4.500 nadadores dos 25 aos 93 anos.

Parabéns ao SAR Leonel Gomes, sobretudo pela sua persistência, o que levou a subir ao pódio nesta competição por mais duas vezes, 2º nos 200 metros bruços com 3.48.94 e 3º nos 50 metros bruços com 0.44.03.

Assíduo frequentador da piscina do CEFA, deve constituir referência para os mais jovens praticantes que encontram na natação uma preferencial modalidade desportiva e uma forma de manutenção da saúde e bem-estar.



Sargento Mor MQ Leonel de Sousa Gomes, Campeão Europeu de Natação Master's.

casão militar



Criámos para si um espaço remodelado com um diversificado leque de marcas e produtos conceituados. Disponíveis nas nossas lojas de Lisboa e Porto.



LISBOA Campo de Santa Clara, 1147-651 Lisboa T. 218 845 800 F.218 876 104
2ª a **Sábado** das 10h às 19h

PORTO Rua da Boavista, n.º 216, 4050-102 Porto T.222 004 504 F. 222 003 943
3ª a **Sábado** das 10h às 19h

www.casao.pt

> Perfumaria > Secção Militar > Secção Aventura e Sobrevivência > Livraria > Secção Desporto e Gangas > Secção Criança > Secção Senhora e Homem > Informática > Fotocine > Electrodomésticos, Tapeçaria, Atoalhados e Cristais

Informe-se sobre o nosso sistema de crédito:
N.º de Apoio ao Cliente: 218 845 800 Ext:115

Dois Amigos

A migos, temos poucos na nossa vida. Temos os conhecidos do trabalho, os vizinhos, aqueles com quem nos cruzamos, mas amigos, amigos verdadeiros, temos muito poucos... Amigos, passe o lugar comum, são quem nos acompanha no bem e no mal, na saúde e na doença. Amigos, sabe certamente o leitor, são aqueles que estão connosco para lá da distância, da solidão e do medo que muita vezes nos assombra o coração...

Uma das mais tristes realidades do nosso mundo e, particularmente, da nossa civilização ocidental é a solidão a que muitos dos nossos concidadãos são votados, no entardecer da vida. Poucos são os que conseguem manter até ao final uma presença satisfatória junto da família, contando histórias do “seu tempo”, já esquecido de todos, mesmo dos seus próprios filhos e parentes mais próximos. A maioria é despejada em antecâmaras da morte a que, eufemisticamente, chamamos “asilos”, se temos pouco dinheiro, ou “casas de repouso”, se somos endinheirados, ou se pura e simplesmente pretendemos fazer um tratamento cosmético à nossa consciência...

De vez em quando ouvem-se histórias, mais ou menos téticas, de maus tratos a idosos. Durante alguns dias vão rever-se leis, vão castigar-se culpados, vão criar-se centros de apoio. Contudo, como é comum neste nosso país, de tantas e tão vazias leis e regulamentações, tudo volta ao que era... Além do mais, julgam muitos, a velhice, como tudo o que é mau na nossa vida, não é assunto para valorizar muito, para discutir... é uma época triste e feia. Parece adequado, para muitos, deixar “os velhinhos” nos corredores tristes dessas lucrativas casas. Afinal nada se pode fazer... é a vida, dirão outros...

Mais do que a doença, é o abandono e a solidão a que os idosos estão sujeitos, que

me impressiona. Um sinal disto mesmo é a pressão dos familiares, nas épocas festivas ou de férias, para o internamento dos seus idosos, por situações tratáveis em casa. Um exemplo, foi o de um velho oficial, chegado à Urgência do Hospital, pela mão de dois dos seus três filhos.

Hipertenso desde longa data este oficial era, há muito, meu conhecido. Tinha sofrido

ninguém disponível para o ajudar... Triste, internei o doente...

Nos dias seguintes melhorou fisicamente, mas mantinha o mesmo ar ausente – que apresentam muitos os que da sua idade, se sentem pouco mais que um fardo, dispensável... Parecia, como em muitos outros casos, que o Sr. Comandante ia entrar na espiral descendente em que depressão arrasta agravamento da doença física e esta agrava a depressão, até um final triste e solitário.

Foi então que, vindo não sei de onde, surgiu o *Amigo* – tratava-se de um outro oficial da mesma idade que o meu doente. Eram do mesmo curso da Escola Naval. Partilharam muitos embarques. Fizeram comissões em África e, certamente, haviam partilhado emoções profundas, que eu, mero espectador, não podia perceber...

O recém chegado tratava o meu paciente com um grande carinho. Chamava-lhe *Lourinho*, a alcunha que lhe ficara da Escola Naval, nome que provocava sorrisos mais ou menos condescendentes, nos que os ouviam, dada o tom contrastante entre a jovial alcunha e a idade actual do *Lourinho*. Nada disto importava ao *Amigo*, que, daí em diante passou horas infinitas naquele quarto, falando de aventuras passadas e, compreendendo a profunda tristeza a que o *Lourinho*

havia chegado, ia organizando aventuras futuras – como se tudo fosse possível e o mundo não tivesse tempo...

Sendo eu um muito mau católico, aqui confesso que, nessa época, quase acreditei na existência de anjos. Que esses anjos habitam a Terra e que tomam muitas formas. Não interessa contudo o que pensei, o que era importante era a força da amizade entre aqueles dois amigos e a bondade evidenciada pelo *Amigo*. A harmonia de tal relação obrigava-nos, a todos, a estar de bem com a vida...



um acidente vascular cerebral, que lhe granjeou alguma limitação da marcha. Desde o falecimento da esposa, vivia saltitando entre as casas dos filhos. Estes, profissionais liberais de grande sucesso, dividiam o tempo de acolhimento do velho oficial de uma forma matemática, fria...

O doente estava desidratado. Tinha um ar apático e desinteressado, distinto do seu modo alegre habitual. Aconselhei o reforço hídrico, em casa. Os filhos imediatamente retorquiram que ia ser difícil, que não estaria

Penso (e estou quase certo), que a vida de Marinha muito ajuda no forjar de tais amizades. Internatos, embarques prolongados, perigos e sofrimentos partilhados são situações que ajudam a cimentar amizades. Até eu, em circunstâncias semelhantes, já fiz amigos assim, capazes de ajudar nos piores momentos, desinteressadamente...

Esta história acabou bem. O Comandante *Lourinho* sobreviveu graças ao Comandante *Amigo*. Nenhum dos dois voltará a comandar qualquer navio, mas provaram de modo singelo que todas as tempestades podem ser domadas por uma forte amizade...Continuo a ver o *Lourinho* de tempos a tempos. Ainda mora em

alternância na casa dos filhos. Mas já se não preocupa com isso...Pelo menos uma vez por semana, o *Amigo* visita-o. Saem juntos. Vão almoçar à mesa.

O *Lourinho* nunca mais foi internado, nem se apresenta triste nas consultas...Já se não acha "velho", indesejado...

E eu muitas vezes recorro às imagens das tardes de Verão, em que dois velhos riam felizes de si próprios num quarto, abafado, do Hospital da Marinha. Nesses dias não compreendia nada, nem a força de tal amizade, nem a alegria que eu próprio sentia ao observá-los...Essas memórias apagam, também em mim, a tristeza, o medo e o descrédito, que muitas vezes me afligem...É

que, com estes dois amigos percebi, não há nada que a amizade não vença...

Ora se nos nossos dias se inauguram estátuas a este ou aquele, que por mérito próprio se destacou, em praças, ruas e até em viadutos, não podia eu deixar aqui de falar no monumento que ergueram a si próprios e a todos os que o observaram, aqueles dois homens. São estes monumentos, quase sempre incógnitos, mas consistentes e duradouros, que melhor definem a palavra "Humanidade".

Que vivam os dois muitos anos mais...



Doc.

BIBLIOGRAFIA

“Os Homens dos Descobrimentos e da Expansão Marítima” do Comandante Gomes Pedrosa



O Comandante Fernando Gomes Pedrosa acaba de dar o nome a um livro cuja edição é da Câmara Municipal de Cascais, e foi o trabalho que ganhou o Prémio do Mar Rei D. Carlos - 1997, instituído por aquela mesma Câmara. O título: “Os Homens dos Descobrimentos e da Expansão Marítima”; com subtítulo: “Pescadores, Marinheiros e Corsários”. É um trabalho que abrange praticamente quanto se sabe sobre estes artífices, e outros, da grande tarefa que foram os descobrimentos marítimos dos Portugueses.

Porque foram eles também que os fizeram. Foram a gente de boa rale, gente importante, como é importante a notícia que por este livro nos vem deles.

A descrição começa por localizar o lugar onde a história começou, (e não é por lapso que este termo “história” está sem maiúscula). Aborda em seguida as actividades piscatórias, entrando nos pormenores de artes e espécies capturadas, o que se entende como ir ao fundo da questão, se é que foi assim pensado; bem como a conservação e a comercialização, para entrar de seguida no “declínio”, resultante este, veja-se lá, do novo “emprego” que a gente do mar começou a ver nas tarefas do que se podia considerar já um pouco a actividade de ir a descobrir. Passa depois pela Marinha de Comércio, e respectiva gente que a compõe: mestres, capitães, patrões, arrais, pilotos, marinheiros, grumetes e pagens, contramestres, escrivães, e despenseiros, tudo como forma de contributo para que os descobrimentos pudessem ir por diante.

A Marinha de Guerra, as formas de alistamento, da construção dos navios, da gente que nela milita, são temas igualmente chamados para o mesmo fim.

É abordado ainda o “curso”, como actividade da época, separação marcada entre pirataria pura e curso organizado e “oficial”.

Os navios, como não podia deixar de ser, são aqui tratados no pormenor do tipo e da intervenção. A barca, o barinel, a caravela e a nau, distinção entre navios de remos e navios de vela, e por fim, a

artilharia, tudo se encontra com bastante detalhe pelas quase cento e quarenta páginas de letra um tanto pequena.

Parece ter sido um “Prémio do Mar Rei D. Carlos” bem aplicado. A Revista da Armada cuida, pelo menos, que fica com a sua biblioteca assaz enriquecida.

S. Machado
CMG REF

O Paladar do Sonho de Jaime Lopes

De poemas tão belos como “Mar e Maré”, aos “Poemas com Mote”, e às “Quadras Soltas” o 1TEN OT Jaime Lopes dá-nos uma centena de páginas de poesia que se lêem com muito agrado.

Será que a terra pesou mais na inspiração que o mar? E quem comanda a inspiração? Seria lógico esperar mais do mar, vindo de um marinheiro? Não se comandam os sentimentos assim tão logicamente...

A verdade é que se trata de um livrinho com cento e poucas páginas de poesia, de inspiração pronta e variada, por entre as quais não será de deixar passar sem referir os poéticos apontamentos das pinturas de Fernando Damão, e o belo prefácio de Ana Feitosa.

A Revista da Armada agradece o exemplar oferecido.



S. Machado
CMG REF



ELECTRONIC WARFARE

A i r • L a n d • S e a



TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, SA

Rua General Ferreira Martins, nº 6 - 2B - 1495-137 Algés * Tel: 21 4123590 Fax: 21 4123600

E-Mail: telerus@mail.telepac.pt

JOGUEMOS O BRIDGE

(Problema nº 35)

Tente primeiro resolver a 2 mãos tapando E-W

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
D	R	A	A
8	6	R	10
2	3	7	5
			4

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
V	V	6	Q
7	8	5	V
4	5	4	3
			2

Este (E):

♠	♥	♦	♣
6	10	Q	R
3	9	V	9
	2	10	7
		3	6

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
A	A	9	8
R	D	8	
10	7	2	
9	4		
5			

Todos vulneráveis, N-S marcam 7♠. Como deve S jogar para cumprir este contrato, com saída de W a ♦5?

(Solução neste número)

SOLUÇÕES

PROBLEMA Nº 35

Parabéns se a 2 mãos descobriu a linha de jogo ganhante. Efectivamente, há uma maneira de fazer 13 vazes, e, para isso, S precisa dos ♣3-5 ou 4-4, das ♥3-3 e dos trunfos 3-2 com o V em W. Assim estão na realidade, portanto pode desenvolver o seu carteio utilizando a técnica do morto invertido, de que já aqui falámos mais de uma vez. Vejamos então: faz ♦A e joga ♣A, ♣ cortado de 10 (fundamental); ♦ para o R e outro ♣ cortado de 9 (fundamental); ♥ para o R e o último ♣ cortado de A; ♠R e ♠5 para o 8; ♠D para tirar o V de trunfo baldando a perdente a ♦ da mão; finalmente faz as ♥ que estão 3-3 como se torna indispensável.

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

(Problema Nº 319)

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

HORIZONTAIS: 1 – Ovas de peixe; partícula que, no dialecto românico se falava ao sul do Loire, e significava "sim". 2 – Grande navio antigo de carga; duas de Carla; espaço de doze meses. 3 – Modo (fig); observa. 4 – Máxima consignada em poucas palavras; consoante dobrada. 5 – Saio de malha com lâminas de metal, dos guerreiros antigos; tritura. 6 – No meio de soba; espécie de betume, sobre que se assenta o ferro e o cobre das embarcações. 7 – Juízos; mal que se faz a alguém. 8 – Rio da Suíça; associo por coligação. 9 – Tecido de seda, fino, macio e lustroso, cuja urdidura se não vê do direito. 10 – Nome antigo da coróide (pl.); que dura um ano. 11 – Engradamento que se faz num carro ou num barco, para segurar a palha que se transporta; parte dura e sólida que forma o arcaboço do corpo humano.

VERTICAIS: 1 – Paus com ferros de três bicos, para vários serviços a bordo; unidade de iluminação. 2 – Mania, caracterizada por certa aversão aos próprios filhos; ande. 3 – Receio; peixe clupeida que só se reproduz na água doce. 4 – Autores; severidade; antes do meio dia. 5 – Coiro de boi com que se resguardam da chuva as cargas dos animais (pl e Bras); apêndice membranoso de alguns animais. 6 – Abreviatura de grau; chiste. 7 – Mais adiante; torna doce. 8 – Isolado; qualquer médico. 9 – Utensílio doméstico (inv); uma das divindades dos indígenas da América do Norte (pl). 10 – Estudo dos sonhos (pl). 11 – Filtraria; mesmo ou melhor que ulmo (inv).

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS Nº 318

HORIZONTAIS: 1 – Moela; istmo. 2 – Ofiolatrias. 3 – II; aerea; CC. 4 – Ros; mas; oro. 5 – Agar; atos. 6 – Rias; aral. 7 – Cada; ovos. 8 – Afa; mia; aga. 9 – Li; Lotti; il. 10 – Maleiteiras. 11 – Assis; missa.

VERTICAIS: 1 – Moira; calma. 2 – Ofiografias. 3 – Ei; saída; ls. 4 – Loa; raa; lei. 5 – Alem; mois. 6 – Aras; Pitt. 7 – Ites; atem. 8 – Sra; aro; Ill. 9 – Ti; Otava; rs. 10- Macrologias. 11 – Oscos; salsa.

Carmo Pinto
ITEN REF

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 - 1.º - 1150 Lisboa • Telef.: (01) 353 46 35/70 - Fax: (01) 354 36 40
Sintra - Av. Miguel Bombarda, 27 - 4.º B - 2710 Sintra • Telef.: (01) 924 34 02
Alverca - E.N. 10 - n.º 8 - Sala 108 (Edifício Cinema) - 2615 Alverca • Telef.: 957 36 40

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CALM AN Alfredo Rodrigues Batista, Vogal do Conselho da Direcção do Instituto de Acção Social das Forças Armadas ● CMG Américo Artur Pinto Bastos para o cargo 130-Chefe da Secção de Tecnologia da Informação e Segurança do Estado Maior da União Europeia em Bruxelas Bélgica ● CMG António Manuel Mateus Comandante do Corpo de Fuzileiros em substituição do CMG Hernâni Vidal de Resende ● CFR Paulo Domingos das Neves Coelho, Conselheiro Militar MAR na Delegação Portuguesa junto da Organização do Tratado do Atlântico Norte DELMATO em Bruxelas - Bélgica, em substituição do CMG Amaro Coelho da Fonseca ● 1TEN Rui Alexandre Soares Ribeiro Leite da Cunha, Comandante do NRP "Limpopo", em substituição do CTEN António Manuel Loureiro de Sousa.

RESERVA

● CFR João Manuel Vinagre Lopes ● CFR Luís Antunes Alves ● CFR José Armando Mendonça do Carmo ● 1TEN Floriano das Dores Cruz ● 1TEN José Joaquim Barros Arenga.

REFORMA

● CMG Filipe Horácio Pereira Macedo ● CFR José António Pargana Calado ● SMOR António Damas Malveiro ● SCH Pedro Martins dos Reis ● SCH Carlos Gomes Fernandes ● SAJ Manuel da Silva Regatia ● 1SAR César José Ribeiro Patronilo ● 1SAR Joaquim da Silva Ferreira ● 1SAR Carlos Afonso Nunes Almeida ● 2SAR Francisco Serras Lopes Louro ● 2SAR Luís Filipe Jacob Caldeira ● CAB João da Conceição Freitas ● CAB António André da Silva.

FALECIMENTOS

● CALM REF João Eduardo Marques Ribeiro ● CALM REF Fernando Gabriel Ribeiro da Silva ● CMG REF Pedro Pinto Basto Sá Azevedo Coutinho ● CMG RES Armando Pelágio Garcês Queiroz Lima ● 1TEN REF Manuel Melo Fernandes ● SAJ CM REF Joaquim António P. Lopes Sabino ● SAJ CM REF Francisco António Silva ● SAJ M REF Manuel Teixeira ● SAJ L REF Joaquim Martins Carmo ● 2SAR REF Delfim de Sousa Roriz ● CAB António Luís do Carmo ● CAB REF António de Jesus Pereira ● CAB REF José Maria de Oliveira Ferreira ● CAB REF José dos Santos Fernandes.

"OS MARINHEIROS DE VILA DO CONDE"

• Trata-se de uma publicação trimestral elaborada pela Associação de Ex. marinheiros de Vila do Conde, tendo sido já publicados os dois primeiros números.

A publicação, com expectativas muito promissoras, visa um maior intercâmbio entre os mais de centena e meia de marinheiros vilacondenses associados, bem como de todos os Núcleos e Associações marinheiras espalhadas pelo país e até no estrangeiro. Apresentando bom aspecto gráfico e com assuntos bem interessantes cuja divulgação será com certeza bem acolhida pelos leitores.

A Revista da Armada agradece os exemplares recebidos, desejando as maiores felicidades a esta nova publicação.

RECTIFICAÇÕES

• No artigo intitulado "Luís Guimarães Lobato" (1ª parte) publicado na edição de Julho (n.º 344) na pág. 18 - 1ª coluna deverá ler-se:

... "Sagres I, com o comandante Tengarrinha"...

• Na edição de Agosto n.º 345 (pág. 34) no artigo "Notícias Pessoais" - Reserva, saiu CTEN António Augusto Inácio Ramalho Marrafa, deverá ser corrigido o nome para: CTEN António Inácio Ramalho Marrafa.

Nos Falecimentos, onde se lê CAB A António Carlos Ramos Pereira Pêgas, deverá ler-se: CFZ António Carlos Pereira Pêgas.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

31. A MARINHARIA DOS DESCOBRIMENTOS

Para aqueles que se interessam pela História da Ciência, nesse ramo apaixonante que se dedica à Náutica, existe uma obra fundamental. Escrita há cerca de 60 anos, *A Marinharia dos Descobrimentos* continua a ser um compêndio fundamental.

O seu autor, Abel Fontoura da Costa, ilustre oficial de Marinha, publicou esta obra nos *Anais do Clube Militar Naval*, durante os anos 1933 e 1934 e, com a mesma paginação, saiu neste último ano a considerada 1ª edição de 250 exemplares pela Imprensa da Armada. Em 1939, a Agência Geral das Colónias publica a 2ª edição, correcta e ligeiramente aumentada, que reedita em 1960. Prevê-se uma nova edição com um extenso aditamento com a súmula dos progressos registados, a cargo de Luís de Albuquerque (conforme nos diz Teixeira da Mota) mas que nunca veio à luz. A 4ª edição, que se deve às Edições Culturais da Marinha, por proposta nossa, coincidiu com a XVII Exposição Europeia de Arte, Ciência e Cultura – OS DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES E A EUROPA DO RENASCIMENTO, realizada em Lisboa no ano de 1983.

Abel Fontoura da Costa, nasce em 1869, ingressa na Escola Naval, em 1887 e, ainda jovem aspirante de 1ª classe, publica nos *Anais* um trabalho de grande interesse para a época “Aplicação das tábuas de Estrada e logaritmos de subtracção ao método de Saint Hilaire”, método que se deve ao oficial da Marinha Francesa e que veio dar um impulso importante à determinação do ponto do navio no mar. Em 1901 interessa-se pelas “Pinhas de anel de um só cordão”, um curioso trabalho que indiciava uma propensão para as matemáticas.

Depois, foi uma continuada produção de estudos, não só ligados à Navegação, como a outros temas. Distinguimos “A reforma do Calendário” que escreve quando é nomeado para a comissão nacional encarregada de estudar o problema da Reforma do Calendário, “Às Portas da Índia em 1484”, onde aprofunda as viagens de Diogo Cão e Bartolomeu Dias, “A Evolução da Pilotagem em Portugal”. Estes e outros e preciosos trabalhos, foram publicados, especialmente, nos *Anais do Clube Militar Naval* e nos boletins da Sociedade de Geografia e da Academia das Ciências

Dotado de uma invulgar inteligência e de grande cultura, o Comandante Fontoura da Costa, além duma vastíssima obra escrita, participou em várias importantes reuniões, de que destacamos: o III Congresso Internacional de História das Ciências (Portugal, 1934), o I Congresso da História da Expansão Portuguesa no Mundo (Lisboa, 1938), o Congresso Internacional de Geografia (Amsterdão, 1938) e o Congresso do Mundo Português (Lisboa, 1940).

Mas, para além dos predicados mencionados, Fontoura da Costa foi um espírito multiforme que se interessou pelos mais variados assuntos, distinguindo-se sempre de modo notável e a dúvida que nos fica é saber como é que desencantava tempo para tudo isso.

Foi professor da cadeira de Agulhas, Cronómetros e Navegação na Escola Naval, comandante superior das Escolas de Marinha, director da Escola Naval, da Escola de Educação Física da Armada, da Escola Náutica, fez parte da delimitação de fronteiras entre Angola e o Congo, foi governador da província de Cabo Verde. E para além do desempenho destas funções, de certo modo ligadas à profissão de oficial de Marinha, Fontoura da Costa foi reitor do Liceu Central de Lisboa, esteve ligado à educação física participando nas reuniões internacionais de Bruxelas, em 1910. No dia 23 de Setembro deste mesmo ano foi criada a Associação de Futebol de Lisboa e o nosso ilustre comandante foi o seu primeiro presidente. Por pouco tempo, talvez consequência da República ter sido implantada alguns dias depois.

Todavia, a faceta mais curiosa de Fontoura da Costa é a sua paixão pela criação de canários, em que foi mestre insigne, procurando teimosamente o cruzamento que permitisse obter canário com novas plumagens. Numa conferência que fez no salão do jornal *O Século* e, depois, publicada com o título *O Canário Encarnado*, publicado em 1935, descreve-nos pormenorizadamente os seus múltiplos ensaios, terminando assim: “Para isto agi com ciência, pois que, embora o preto ainda venha longe, o vermelho já se vislumbra no próximo horizonte primaveril: e todos vós possuís essa paciência e perseverança que tudo alcança”.

Fontoura da Costa não pode ser esquecido. Todavia, o seu nome está, acima de tudo, ligado à investigação, especialmente, no domínio da História da Navegação da qual, devido à limitação do espaço, deixamos ao leitor uma tênue imagem. Consciente dos seus conhecimentos nesta matéria e acreditando numa rápida evolução da determinação da posição do navio graças da radiogonometria, este mestre ilustre, previu, em 1930, o que seria o “ponto herteziano ideal, expoente máximo da simplicidade: – Uma rede de possantes estações terrestres, modelarmente apetrechadas e devidamente equipadas com calculadores mecânicos, fornecerão a posição do navio a quem radiotelefonicamente lho peça: *Allô... o meu ponto?* - Que de cinco minutos decorridos ser-lhe-ão transmitidas as coordenadas desejadas; uma segunda, uma terceira chamada para outras estações bem colocadas azimutalmente, permitirão a necessária verificação”.

Mesmo para os génios, não é fácil fazer futurologia!

E por fim, referindo-se ao Comandante Fontoura da Costa disse um dia o Comandante Quelhas Lima (pai) “do Português insigne, castiço, orgulhoso da sua Pátria, do professor eminente, do investigador infatigável, estudioso e genial da História Náutica dos Portugueses, mestre excepcional, ouvido e acatado nos mais exigentes centros de cultura do Mundo, do cidadão incorruptível, tolerante e humano, do marinheiro ilustre, ativo e apaixonado da sua profissão, do camarada exemplar, sem mácula...”

Património Cultural da Marinha

Pecas para Recordar

31. A MARINHARIA DOS DESCOBRIMENTOS





REVISTA DA ARMADA

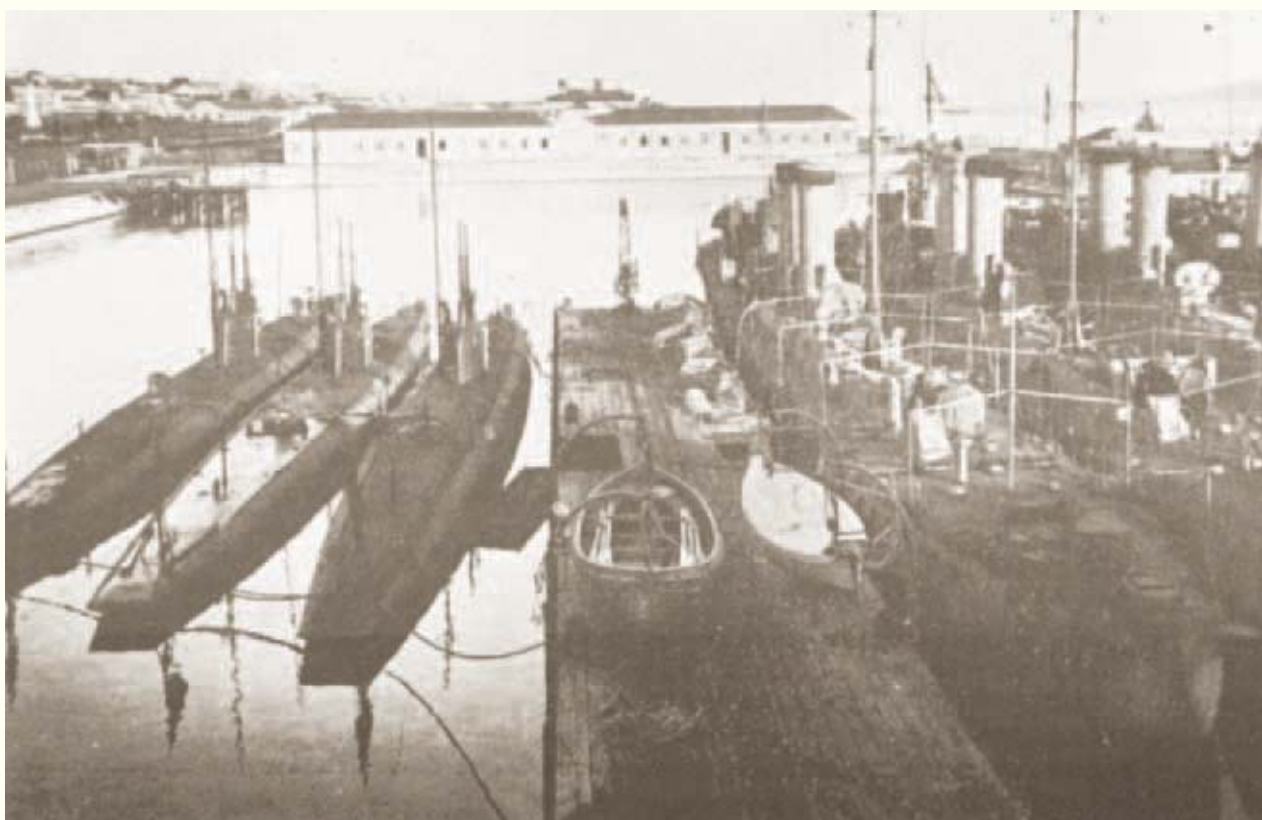
PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 347 • ANO XXXI

NOVEMBRO 2001 • MENSAL • 250\$00 / € 1,25



**A MARINHA
RACIONALIZA
OS TRANSPORTES**

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



Nos finais do século XIX, dentro do plano de reordenamento do porto de Lisboa, foram construídas diversas docas, entre as quais, surgiram na margem norte as duas mais a jusante: Belém e Bom Sucesso. Em 1913 a Marinha Portuguesa criou a designada “Estação em Terra de Submersíveis” situada na Doca de Belém. Tratava-se das instalações de apoio à 1ª Esquadilha.

Na foto superior vêem-se atracados a um pontão na referida Doca os submersíveis “Golfinho”, “Foca” e “Hidra” daquela esquadilha.

Em Setembro de 1917 foi criado o Serviço de Aviação da Armada, tendo sido localizado o primeiro Centro de Aviação na Doca do Bom Sucesso. Aí chegaram em Dezembro de 1917 os dois primeiros hidroaviões FBA e o Centro entrou em operação sob o comando do então CTEN Sacadura Cabral.

Na foto inferior reconhece-se o hidroavião “Lusitânia” na Doca do Bom Sucesso em 30 de Março de 1922 momentos antes da partida para a travessia aérea do Atlântico Sul.



Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 347 • Ano XXXI

Novembro 2001

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

CFR FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos

CFR 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: 250\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343



Autocarro TP 85
em frente do
Palácio do Alfeite.

Foto de:
Francisco Calhau
Maquinista 2ª Classe.

ANUNCIANTES:
OGFE - Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento;
TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, S.A.

SUMÁRIO



8

A cooperação luso-francesa
na génese da Aviação Naval
Portuguesa.

12

A definição da nova doutrina
de transportes da Marinha
e as suas principais linhas
de orientação.



26

O D.A.E. do Corpo de Fuzileiros
em exercícios combinados com
forças especiais dos E.U.A.

27

Entrega dos prémios
da R.A. referentes
ao ano 2000.



FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
PONTO AO MEIO DIA	4
11 DE SETEMBRO DE 2001, TERRORISMO OU GUERRA (I)	5
LANÇAMENTO DO LIVRO DO CONTRA-ALMIRANTE LEAL VILARINHO	7
TIMOR A CAMINHO DA INDEPENDÊNCIA	10
O NOVO PATRONO DO CURSO DA ESCOLA NAVAL	11
A MARINHA DE D. MANUEL (19)	16
A VOLTA DE MAGALHÃES (CONCLUSÃO)	17
VIAGEM DE INSTRUÇÃO DO CURSO "VALM MAGALHÃES CORRÊA"	22
LABORATÓRIO DE ANÁLISES FARMACO-TOXICOLÓGICAS	
DA MARINHA – ACTIVIDADES DO ANO 2000	24
HISTÓRIAS DA BOTICA (13)	30
BIBLIOGRAFIA	31
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS/CONVÍVIOS/BÓIA DE ESPERA	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA



Reflexão sobre o futuro

O clima de ansiedade que as Forças Armadas estão a viver foi, recentemente, ainda mais agitado pelas consequências do ataque terrorista às torres do World Trade Centre e ao Pentágono. Com efeito, imediatamente apareceram opiniões de que todos os conceitos e planos teriam que ser repensados face a uma situação e ameaça inteiramente nova, já que esta teria que ser combatida com outros meios e de outro modo. É evidente que esta nova manifestação do terrorismo internacional requer da parte da comunidade internacional uma atitude diferente, novos conceitos e meios para as combater; só que esta ameaça não elimina as outras, nem os meios para a combater serão os mesmos, ainda que em parte possam servir.

Subjacente às opiniões que citei está a alegada necessidade de desviar recursos para acudir a esta nova situação, o que, no caso nacional, deixaria a nossa capacidade militar remanescente ainda mais ameaçada. Parece evidente que o terrorismo se combate mais com "software" do que com "hardware". Combate-se com a política, a economia, a educação, as informações, a vigilância, tudo encapsulado num bom conceito de operações de informação. Neste sentido não parece adequado pensar que à partida, todos os planos e programas estejam em causa à espera de um novíssimo conceito estratégico. O mundo é o que é e tem evoluído por vezes da maneira mais inesperada, mas curiosamente, na continuidade da evolução as tarefas navais não sofrem grande alteração, ainda que o seu contexto possa mudar. Hoje as operações são sobretudo no litoral, num espaço de batalha tridimensional e em campo mais confinado, onde as agora chamadas ameaças assimétricas e não convencionais poderão estar presentes. A concepção das forças é expedicionária e conjunta, o que requer combinar as capacidades de cada ramo mais adequadas à missão. Hoje em dia as forças navais têm um papel mais alargado do que o simples cumprimento dos objectivos da campanha naval. A sua utilidade está no contributo para uma campanha mais vasta cujo objectivo se encontra, invariavelmente em terra. Mesmo assim,

verifica-se que, contrariamente ao que se possa julgar quando falamos de operações de paz e conflitos de baixa intensidade, é necessário pôr em prática as perícias próprias de praticamente todas as disciplinas das operações militares.

Creio que o público em geral já se apercebeu de que hoje em dia as forças armadas não se preparam somente para um combate de alta intensidade. A sua preparação e missões estendem-se por uma gama alargada de formas de actuação de mais baixa intensidade, mas que contribuem para melhorarem a segurança e a estabilidade do mundo. É para cumprir este leque de missões que o planeamento de forças da Marinha é concebido, de modo a garantir as capacidades operacionais essenciais hoje reconhecidas pela NATO, preparando-se assim para as operações do futuro (não para as do passado ...) onde se pode também incluir o combate ao terrorismo naquilo que possa ser apropriado.

O problema do terrorismo trouxe de novo às primeiras páginas a questão das informações. As informações condicionam praticamente tudo nas operações, desde o seu planeamento até à protecção do pessoal. A sua recolha deve ser feita com antecedência e nas áreas problemáticas. A contribuição naval para um panorama correcto da situação deriva de acções de reconhecimento e vigilância, da análise das comunicações, das emissões electrónicas e acústicas, dos informadores, etc. Como é sabido um submarino colocado antecipadamente na área de operações para colheita de "indicators and warnings" é um multiplicador de força excelente, capaz de nos dar indicações quanto ao desenvolvimento de uma crise ou de uma acção, e de ajudar o responsável a decidir o desencadear de uma operação. Trata-se de facto de apoio naval à recolha de informações que poderá ser ao nível estratégico, operacional ou tático. Este é um exemplo, como tantos outros, que ilustra a necessidade de coerência num sistema de forças.

No tempo decorrido desde o 11 de Setembro produziu-se abundante literatura sobre esta questão e parece poder concluir-se que o combate à ameaça terrorista passa por um melhoramento das

forças de operações especiais em armamento, equipamentos de comunicações e línguas faladas, pelo desenvolvimento de novas tecnologias aplicadas à infantaria, às informações e às operações aéreas, pela capacidade de detectar a ameaça química e biológica, pela protecção de redes de computadores, etc. Ou seja, são medidas que completam as capacidades militares e de protecção civil, não competindo com aquelas, pelo que há que aguardar serenamente pelo evoluir da situação sem alarmismos quanto ao futuro dos programas da Marinha.

A vigilância das águas internacionais e a segurança dos portos volta a ser uma prioridade, de onde emerge a necessidade de repensar o controlo naval da navegação, alguma forma de controlo da autoridade marítima sobre a navegação mercante e de pesca e, ainda, refrescar o conceito de defesa marítima dos portos e competências dos respectivos comandantes.

Tão mau como não ter à disposição forças e capacidades operacionais é não saber como as utilizar. O decisor político, o decisor do nível estratégico-militar, o comandante conjunto, todos devem ter a noção perfeita de como utilizar e tirar vantagem da dimensão naval e das mais valias que lhe são inerentes. Até agora, nas crises da última década, as forças navais foram as primeiras a comparecer, porque a prontidão e mobilidade lhes é inerente. Para tal é preciso saber mandar largar os submarinos na altura própria, ter a força posicionada na área de operações em tempo e mandar intervir no melhor momento.

Tudo isto tem que fazer parte de uma cultura política e de Defesa Nacional indispensável a uma apreciação correcta das opções e planos militares, porque erros nesta matéria são irreversíveis e de consequências gravíssimas que perduram por muito tempo.

Que a tragédia que se abateu sobre os Estados Unidos da América tenha, pelo menos, o mérito de nos fazer reflectir sobre estes assuntos é o que se deseja. 

J. Ferreira Barbosa
CALM

11 de Setembro de 2001, **Terrorismo ou Guerra (I)**

Julga-se que a ameaça islâmica nunca poderá ser uma verdadeira ameaça, como a define a estratégia, e não será militar convencional. Ela será política, fragmentada e não coordenada na sua origem, dispersa quanto aos alvos escolhidos, desinteressada pelo diálogo, até porque não será fácil encontrar interlocutores, e sempre violenta. Continuará a recorrer frequentemente ao terrorismo, ao terrorismo suicida, e pode até realizar acções militares de êxito impossível, que para os ocidentais parecerão actos de loucura ou de desespero.

António Emílio Sacchetti,

- Nação e Defesa, IDN, Abr-Jun 1995, p. 22
- Segurança Europeia, ISCSP, 1995, p. 131

O HORROR

Terça-feira, 11 de Novembro de 2001. As torres gémeas do World Trade Center de Nova Iorque foram destruídas e o edifício do Pentágono em Washington parcialmente demolido pelo choque e explosão de três aviões das linhas aéreas comerciais dos Estados Unidos pilotados por terroristas suicidas. Um quarto avião, impedido de acertar no alvo pela luta corajosa de alguns passageiros, despenhou-se no solo.

Muitas são as perplexidades suscitadas por estes actos bárbaros. A contenção das reacções foi, em parte, uma consequência da petrificação perante a enormidade. O desespero alimentou a energia para a remoção dos destroços. A esperança fez prolongar as buscas. Pediu-se à nação americana que abafasse a raiva e o desejo de vingança. Evocou-se a coragem e o patriotismo para retomar a normalidade, que não mais será o que foi. Recomendou-se cabeça fria e nervos calmos para pensar e cumprir o castigo do terrorismo, para reduzir a possibilidade de repetição.

O horror, a inteligência e a criatividade tão mal orientadas, a capacidade de evocar para a destruição o Livro mais lido do mundo que foi ditado para a salvação, tudo isto provoca uma série de pensamentos que não cabem num simples artigo.

NACIONALISMOS E REVIVALISMOS

Após a Primeira Grande Guerra, a quase totalidade dos países do Mundo Árabe e do Mundo Islâmico do centro da Ásia alcançaram a independência, embora alguns na condição de Protectorados. Outros, poucos, tiveram que esperar pelo fim da Segunda Grande Guerra para se libertarem de ocupações militares temporárias e da influência ocidental.

Envolvidos nos ventos da mudança, rapi-

damente se desenvolveram e alastraram fortes movimentos nacionalistas por todo o cinturão islâmico: Norte de África, Próximo e Médio Oriente, Sul e Sueste da Ásia. Alguns dos acontecimentos mais importantes terão sido a nacionalização da indústria petrolífera iraniana (2 de Maio de 1951), a revolução republicana egípcia (1952-4) e a nacionalização do Canal do Suez (26 de Julho de 1956) (1), a revolução republicana e o regicídio no Iraque (14 de Julho de 1958).

A Conferência afro-asiática de Bandung (18 de Abril de 1955), onde foram reconhecidos como líderes do Terceiro Mundo dois Chefes de Estado muçulmanos, Sukarno e Nasser, e um terceiro indiano, Neru, foi um grito contra a presença ou o domínio político, económico e militar do Ocidente. Mais tarde, desenvolvendo as ideias anti-colonialistas e anti-imperialistas aceites em Bandung, e rejeitando a hegemonia dos dois blocos Leste e Oeste, formou-se o Movimento dos Não-Alinhados com uma liderança tripartida informal: Tito, Neru e Nasser (reunião em Brioni, Jugoslávia, Julho de 1956).

Na generalidade, os governos nascidos destes movimentos nacionalistas dos anos 50 e 60, ou os programas nacionalistas que pretendiam executar, falharam redondamente.

E assim se pode compreender que os erros dos movimentos nacionalistas tenham dado lugar ao aparecimento, também generalizado, de movimentos revivalistas, importantes a partir da década de 70, por vezes chefiados por políticos nacionalistas que não tinham participado nas anteriores estruturas do poder ou que delas tinham discordado e se haviam demarcado. Mais tarde aderiram a esse movimento revivalista as elites universitárias e profissionais.

E se os movimentos nacionalistas procuraram a independência política e económica face ao Ocidente, embora aceitando alguns “princípios ocidentais úteis” ou alguma colaboração, os revivalistas desenvolveram ideias fundamentalistas de recuperação dos valores culturais tradicionais islâmicos, com total erradicação dos valores culturais ocidentais.

Como se verá no capítulo sobre o Afeganistão, já assim havia sido antes, várias vezes, simplesmente o movimento fundamentalista não tinha ainda sido baptizado nem pôde beneficiar da força contaminadora da informação global. Mais ainda, é importante notar que a ideia de adopção dos valores ocidentais não foi uma imposição colonial, mas uma iniciativa interessada de modernização assumida por líderes nacionais que queriam o desenvolvimento do seu povo, tal como o Xá Amanullah do Afeganistão exilado em 1929, dois anos após ter lançado o seu pro-

grama de modernização, o Xá Nadir Khan, (pai do actual rei do Afeganistão no exílio) assassinado em 1933 pela mesma razão e, no Irão, o caso mais recente do Xá Mohamed Reza Pahlevi, que lançou a “Revolução Verde” para a irrigação, sedentarização e desenvolvimento agrícola, deposto em 1979 pela revolução fundamentalista liderada pelo xiita Aytolla Sayed Ruholla Mussavi Khomeini. Já Mustafá Kemal, conhecido por Kemal Atatürk e considerado o pai da Turquia moderna, conseguiu organizar e ocidentalizar a república Turca, como Estado laico.

Aquele movimento revivalista raramente se desenvolveu sob a forma de “revolução tranquila”. Os Governos reagiram, e se já eram autoritários, mais autoritários se tornaram. Pelo seu lado, os revivalistas, vendo dificultada a sua acção, organizaram-se em grupos, cada vez mais violentos. Começou a instabilidade interna, crescente, do mundo islâmico.

Nessa época, anos 60/70, o apoio do Ocidente a alguns Governos em dificuldade mais agravou a violência dos grupos radicais e orientou parte dessa agressividade acumulada contra o Ocidente que responsabilizavam por muitos dos males que os atingia. Por outro lado, as acusações ocidentais aos grupos extremistas tiveram tendência a generalizar-se a partir da década de 80.

O que começou por ser uma revolução fundamentalista que dizia respeito apenas às correcções internas de parcelas do mundo islâmico, passou a ter também momentos de manifestação xenófobas, nomeadamente contra o Ocidente (2). As elites que lideravam as minorias revolucionárias tinham oposição interna e frequentemente careciam de apoio popular. Mas esse apoio popular aparece, quase exclusivamente quando a agressividade é orientada contra o Ocidente.

Se compararmos os movimentos nacionalistas que deram origem à multiplicação das independências no século XX, verificamos que muito fracas elites surgiram no mundo árabe, mesmo em relação à África de Houphouët-Boigny, Kenneth Kaunda, Jomo Kenyatta, Amílcar Cabral, Francis Nkrumah, Agostinho Neto, Léopold Senghor, Nelson Mandela, etc..

Apesar de terem alcançado a independência muito mais cedo do que os Estados africanos, e de serem dos mais ricos do mundo, os países árabes e alguns islâmicos, com excepção dos pequenos sultanatos e emirados, não têm tido governos ou elites que resolvam os problemas sociais nacionais e que reduzam o fosso entre os muito poucos muito ricos e os muitos muito pobres.

Conseguiram, com sucesso, desafiar a economia do mundo mais industrializado em

1973/1974. Têm poder económico suficiente para corrigir algumas das distorções que atribuem à globalização, mas o seu imobilismo e conservadorismo por um lado, egoísmo por outro, é impressionante.

Foi neste ambiente que nasceu o movimento talibã (deveria dizer-se talibão), dos estudantes de teologia, a elite universitária contestatária.

OS TALIBÃS

Foi em Queta (1.2 milhões de habitantes), localidade paquistanesa no meio das montanhas, próxima da fronteira com o Afeganistão, a uns 150 quilómetros da importante cidade afegã Kandafar, que se formaram os talibãs. Começaram a evidenciar-se em Setembro de 1994.

Era inicialmente um movimento nacionalista, nascido de uma das facções que desde 1979 combatia o invasor soviético e o governo afegão que este instalara violentamente (3). Com a retirada da União Soviética do Afeganistão, em 8 de Fevereiro de 1988, a guerrilha afegã envolveu-se numa sangrenta guerra civil, durante a qual se organizou o movimento talibã, fortemente revivalista, com o apoio militar paquistanês e o apoio financeiro saudita e norte-americano. Os russos, temendo a instabilidade que os talibãs podiam provocar na Ásia Central, mantinham consideráveis forças militares nas três repúblicas da CEI que tinham fronteira com o Afeganistão: Turcomenistão, Tajiquistão e Uzbequistão.

A situação de impasse político no Afeganistão e outras acções militares na região do Golfo levaram os Estados Unidos a reorientar as suas preocupações.

Os talibãs alcançaram algumas vitórias, instalaram-se na capital Cabul e estabeleceram um regime fundamentalista extremamente radical. É surpreendente a demolição dos Budas de Bamian (3 de Março de 2001), monumentos históricos que consideram representativos de infame aculturação, a prisão de vários estrangeiros acusados de “prégar” ideais do cristianismo (Setembro de 2001) e a atitude ultrajante e retrógrada em relação às mulheres, sem que os muitos movimentos feministas espalhados pelo mundo se manifestem.

E nessa procura do “fundamental”, e nesse ódio ao “exterior”, dão guarida e apoiam os extremistas que se manifestam contra o Ocidente.

Como se referiu, os talibãs nasceram no Paquistão que, com a Arábia Saudita e os Emirados Árabes Unidos, foram os únicos Estados que reconheceram o regime. Hoje (1 de Outubro de 2001) só o Paquistão não cortou relações diplomáticas com Cabul. E há quem pense que se os talibãs forem afastados do poder, o Governo que os substituir também terá que ter a aceitação do Paquistão.

AS NAÇÕES E OS ESTADOS. NA ÁSIA

Desde tempos muito recuados, o poder que

assume o controlo de uma área geográfica, quase invariavelmente acaba por dominar nações, povos ou parcelas de povos, com culturas e tradições diferentes. Muitas vezes, essas minorias incluídas na organização política dominante não são assimiladas, depois sentem-se alienadas, marginalizadas pelo poder central, e acabam por se manifestar contra ele. Outras vezes, querem afirmar a sua identidade e pura e simplesmente reivindicam a independência ou a autodeterminação.

Os impérios, todos os impérios desde o antigo egípcio, o macedónio ou o chinês, aos impérios coloniais pluricontinentais dos séculos XIX e XX, criaram muitas situações desta natureza.

Na Ásia sempre perturbada e hoje de novo em guerra, temos vários exemplos:

1. A nação curda, geograficamente agrupada no Curdistão mas politicamente separada pelas fronteiras de quatro Estados: Turquia, Síria, Iraque, Irão, e ainda com minorias na Arménia e Azerbaijão.

2. Os baluchis, com o Baluchistão dividido entre o Irão e o Paquistão, numa larga faixa junto ao litoral que apanha uma pequena área do Sul do Afeganistão.

3. O Turquestão, dividido entre o Turquestão Russo ou Ocidental (hoje cruzando o Turcomenistão, o Sul do Casaquistão, o Uzbequistão e o Quirguizistão) e o Turquestão Chinês ou Oriental.

4. Outros povos menos numerosos como os tajiques, divididos pelo Tajiquistão do Sul e Afeganistão do Norte, ou os pashtuns divididos pelo Paquistão Centro-Ocidental e o Sueste do Afeganistão.

Estas situações têm provocado conflitos e crises muito diversas. Nesta análise interessa apenas relacioná-las com a organização política futura do Afeganistão, e ainda com as posições políticas que vêm sendo assumidas pela China e pela Federação Russa.

O AFGANISTÃO

O Afeganistão será um dos países interiores do mundo que mais sentiu a importância da Geografia, ou o peso do factor geográfico na condução política dos povos da área. É importante conhecer a geopolítica do Afeganistão.

Está na encruzilhada de todas as expansões humanas, no caminho da formação de grandes impérios, na rota da seda, das especiarias e de muitos interesses económicos.

Foi invadido pelos gregos e persas do ocidente, pelos mongóis e turcos nas suas invasões de Leste para a Europa.

Foi unificado, com fronteiras indefinidas, em 1747, por Ahmad Xá.

Desde 1838 até 1880, o emir Dost Mohamed e depois o seu filho Shere Ali tentaram fortalecer e alargar o seu poderio, explorando a rivalidade entre a Rússia, a Norte, e a Inglaterra, a Sul, o que deu origem às três guerras entre o Afeganistão e a Inglaterra (1838-42, 1878-9, 1879-80).

Em 1907 um acordo anglo-russo, aceitou a independência do Afeganistão sob influência

inglesa. Em 1919, quando o Emir Habi Habiullah foi assassinado e seu filho Amanullah voltou a desafiar a influência britânica, deu-se mais uma pequena batalha entre ingleses e afegãos, após o que foi confirmada a independência do Afeganistão (4).

Depois da revolução Bolchevista, em 1921, foi assinado o acordo russo-afegão para confirmação das fronteiras, acordo que em 1926 passou a Pacto de Não-Agressão.

Amanullah tomou o título de Xá (rei) em 1927 e quis desenvolver um programa de ocidentalização. Ainda não havia fundamentalismos, mas a forte oposição dos Imãs obrigou-o ao exílio logo em 1929.

Depois de um período de perturbação os ingleses apoiaram a subida ao poder do General Nadir Khan, como Xá. Também este procurou a ocidentalização e foi assassinado em 1933. Foi o seu filho Moahammed Zaher Xá que lhe sucedeu, que governou até 1973, e que hoje está envolvido, apesar da avançada idade, na definição do futuro do Afeganistão.

A Inglaterra sempre considerou o Afeganistão como um Estado tampão entre a Rússia/União Soviética e o seu Império da Índia. O Paquistão só começou a existir como Estado independente em 1947, com a independência da Índia.

No Afeganistão, os diversos grupos étnicos (já referidos os mais numerosos, os pashtuns, os tajiques e os baluchis), que nem contra a invasão soviética se conseguiram unir, têm maior fidelidade à “família”, mesmo à que está do lado de lá da fronteira, do que ao poder central que se senta em Cabul, quando é exercido por outra etnia.

A passagem de um poder de estrutura próxima da medieval, dividido, ligado aos chefes étnicos tradicionais, para um Estado multi-étnico, não democrático porque a democracia ainda não é aceite, tem sido e ainda é um processo de evolução para o qual o Afeganistão não está preparado. A sucessão na chefia do Estado, com cerca de uma dúzia de assassinatos e exílios no último século e sem nenhuma transmissão de poder pacífica, dá bem a ideia de como será difícil definir o futuro político do país. O actual Rei Moahammed Zaher Xá, tendo governado 40 anos mas também exilado, é uma notável excepção de estabilidade.

António Emílio Sacchetti
VALM

Notas:

(1) Coincidindo com o 4.º aniversário da abdicação do Rei Farouk e início da revolução republicana egípcia.

(2) Veja-se o que já há uns anos se passa na Argélia.

(3) Em 1978 um golpe militar colocou no poder Nur Mohamed Tarik, que assinou um Tratado de cooperação com Moscovo. Em 13 de Fevereiro de 1979 forças rebeldes sequestraram o Embaixador americano Adolph Dubs, que morreu na operação de resgate realizada pelo Exército. Em 15 de Setembro o primeiro-ministro Hafizulah Amin derrotou o presidente Tariqi, que foi executado. Em 27 de Dezembro tropas soviéticas invadiram o Afeganistão e Amin foi executado. Começou a guerrilha contra os soviéticos.

(4) Cf. Teed, Peter, Dictionary of Twentieth-Century History, Oxford, Oxford University Press, 1992, p. 5.

Lançamento do Livro Do Contra-Almirante Leal Vilarinho

No passado dia 11 de Julho, na Biblioteca Central da Marinha, efectuou-se a apresentação da obra "Colectânea de provérbios portugueses, franceses, ingleses, alemães e espanhóis" do CALM Manuel Eduardo Leal Vilarinho. O Presidente da Comissão Cultural, CALM Leiria Pinto, iniciou a cerimónia tendo, após formulado as boas vindas aos convidados, exposto um resumo biográfico do escritor. Referidos os dados cronológicos da diversificada carreira do Almirante Vilarinho de que se destacam os longos períodos de serviço em África e no Oriente, os vários comandos de mar, a chefia de uma divisão do Estado-Maior da Armada e as funções desempenhadas no âmbito do ensino, nomeadamente como professor do Instituto Superior Naval de Guerra, foram salientadas as suas actividades na área cultural como Presidente da Comissão Cultural, Director do Museu de Marinha e participante, na qualidade de presidente ou vogal, em várias comissões de nível regional e



local com objectivos culturais. A última das quais em Macau onde acumulou as funções de Director do Museu Marítimo e Presidente da Comissão Territorial para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.

O CALM Leiria Pinto terminou a sua alocução destacando as reconhecidas qualidades do Almirante Vilarinho como poliglota na medida em que é diplomado em francês, inglês, alemão e russo tendo leccionado e produzido vários trabalhos nas duas primeiras línguas.



(Colaboração da Comissão Cultural)

"Colectânea de Provérbios"

O autor da "Colectânea de Provérbios" referiu-se à sua obra, constituída por três volumes que transcrevem um número superior a 15.000 provérbios nas cinco línguas referidas e a 2.000 equivalências. Da sua intervenção passamos a citar:

"Desde muito novo que nos interessámos pelo estudo dos provérbios.

Uma vida profissional muito activa impediu-nos de coligir e escolher as fontes e de escrever definitivamente as notas que fomos transformando em fichas durante mais de cinquenta anos.

Nos fins da década de 1940, o plano estava definitivamente traçado. O computador não era então de uso corrente o que tornava a tarefa mais árdua.

Atingidos os setenta e cinco anos, sentimos que não tínhamos a vida nas mãos. Alguns amigos insistiram para que dessemos forma definitiva à obra, para que o trabalho se não perdesse.

Há no entanto neste livro alguns aspectos que convida salientar para a sua melhor compreensão.

Em língua portuguesa, que saibamos não há obra semelhante. Não é também do nosso conhecimento que exista um trabalho parecido

noutra língua. Há colectâneas francesas que têm listas de provérbios estrangeiros. São no entanto traduções para francês e não são apresentados os provérbios originais.

índice capaz de palavras-chave. Considerámos que é indispensável numa obra de consulta. Por isso o incluímos, embora tenha grande extensão.

Temos que mencionar outras novidades.

Não há outra colecção de provérbios publicada em Portugal que inclua provérbios brasileiros. Julgámos indispensável fazê-lo.

Uma passagem por Macau, permitiu-nos incluir também provérbios em papiá macaense. O que havia estava disperso e era de difícil consulta.

Não o fizemos para outros dialectos ou variantes do português por falta de fontes.

Em 1992 o livro estava pronto no essencial.

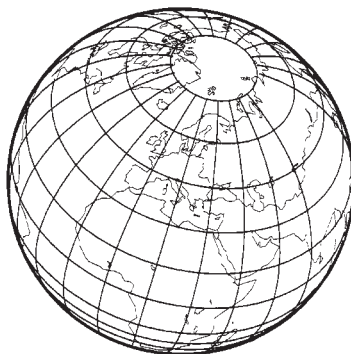
Até 1996 foi-se corrigindo e aguardou-se publicação.

Foi uma obra difícil de fazer, difícil de corrigir e emendar em cinco línguas diferentes. Sabíamos que seria difícil

de imprimir.

Mentiríamos se não disséssemos que nos deu muito prazer a sua elaboração. O trabalho realizado foi só por si uma fonte de satisfação que nos compensou do esforço despendido".

TODA A TERRA É UMA



E A GENTE, QUASE, QUASE

Sempre nos recusámos a fazê-lo e quando o fizemos assinalámos devidamente o facto. Só houve recurso a uma tradução quando era indispensável para o bom entendimento do texto.

Uma lacuna que encontrámos na maioria das obras que consultámos foi a falta dum



Reminiscências Francesas na História da Aviação Naval Portuguesa

1ª Parte

A génese da Aviação Naval Portuguesa, que ficou a dever-se à concepção do Comte. Sacadura Cabral, ocorreu num quadro de cooperação luso-francesa, no período da 1ª Grande Guerra. Essa cooperação desenvolveu-se em três fases e em três âmbitos: em 1º lugar, a formação técnica de Pilotos e Mecânicos em escolas francesas; em 2º lugar, a aquisição de diversos e sucessivos tipos de hidroaviões de fabrico francês, que equiparam as nossas unidades até 1935; e, paralelamente a estes factos, o estabelecimento de um Centro da Aviação Naval Francesa em S. Jacinto em 1918 (2), destinado à vigilância anti-submarina da costa e portos a norte de S. Martinho do Porto (ficando a vigilância daí para sul a cargo do nosso Centro do Bom Sucesso).

A INICIAÇÃO

Mesmo antes da declaração de guerra da Alemanha a Portugal (9/Março/1916), já em 1915 o Governo Português abriu concurso entre os oficiais do Exército e da Marinha, voluntários para se especializarem como pilotos-aviadores em escolas estrangeiras



Schreck FBA - Tipo B.

(França, Inglaterra e EUA). Da Marinha, os voluntários foram o 1º TEN Artur de Sacadura Cabral e o GMAR AN António Caseiro, que frequentaram o curso de pilotagem na escola de Chartres, tal como outros oficiais do Exército. Terminado este curso básico, Sacadura Cabral especializou-se em hidroaviões no Centro de St. Raphael (na costa sul), enquanto que A. Caseiro se especializou em aviões rápidos Voisin, em Ambérieu. Outros 9 oficiais de Marinha foram sucessivamente brevetados em França, até 1920.

Aproveitando esta permanência em França, e tendo obtido delegação de competências do Ministro da Marinha, Sacadura Cabral estabeleceu contactos com os meios técnicos e da indústria aeronáutica, o que lhe permitiu avaliar os vários modelos de hidroaviões em produção, como base para os seus planos de criação da futura Aviação Marítima (1ª designação oficial).

Regressado a Portugal em Setembro de 1916, Sacadura ingressou pouco depois como instrutor e Director da Instrução na recém-criada Escola Militar de Aeronáutica, em Vila Nova da Rainha.

Por Decreto nº 3395 de 28/Setembro/1917, é criado o Serviço de Aviação da Armada, que viria a enquadrar as unidades

operacionais e a Escola de Aviação da Armada. Como principal impulsionador deste plano, Sacadura Cabral desenvolveu os estudos para o estabelecimento, organização e localização do 1º Centro de Aviação Marítima. Não tendo sido possível a instalação no Alfeite (1ª escolha), foi decidido recorrer, com carácter provisório, à Doca do Bom Sucesso. Em 14/Dezembro/1917 chegaram ali os dois primeiros hidroaviões FBA, e o Centro entra em operação, sob o comando do então CTEN Sacadura Cabral.

OS AVIÕES FRANCESES NA AVIAÇÃO NAVAL PORTUGUESA

Os primeiros hidroaviões recebidos de França em Janeiro de 1917 foram dois FBA (Franco-British Aviation) que, depois de montados em Vila Nova da Rainha, por pessoal português já especializado, iniciaram a actividade de voo em Março desse ano. A montagem dos aparelhos foi supervisionada pelo Mecânico francês Roger Soubiran, que depois viria a ser contratado como Chefe das Oficinas do Bom Sucesso, e seria o grande colaborador de Sacadura Cabral na preparação e assistência aos aviões nas viagens atlânticas.

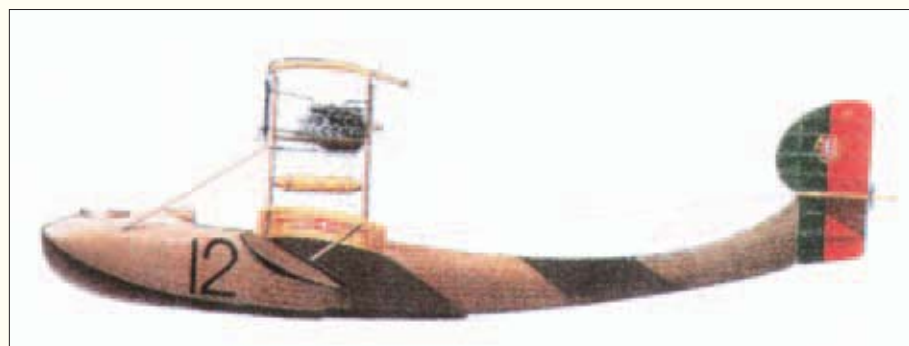
Ao longo dos anos, foram adquiridos os seguintes hidroaviões de fabrico francês:

Por encomenda de Abril/1917, receberam-se, já em 1918, dois Tellier-T3 e quatro Donnet-Denhaut DD8.

Ainda em 1918, entraram em serviço mais seis DD8 vindos de fábrica, e outros oito recebidos da Aéronavale Francesa, quando da sua retirada de S. Jacinto, após o Armistício.

Em 1920 receberam-se mais três Tellier-T3.

Em 1924 o Comte. Sacadura Cabral encomendou de França um motor Napier Lion de 450 CV, com o qual pretendia



Tellier - Tipo T3.

equipar um dos hidroaviões Fokker para a sua projectada volta aérea ao mundo. Não chegou, porém, a realizar esse sonho, por ter perdido a vida no voo em que conduzia um desses Fokker da Holanda para Portugal, em 15 de Novembro de 1924, algures no Canal da Mancha.

Em 1927 vieram seis Hanriot H 41 para instrução e treino.

Ainda em 1927 receberam-se oito CAMS 37-A, tendo estes operado até 1935. A sigla CAMS representa a firma construtora "Chantiers Aero-Maritime de la Seine".

No total, a Aviação Naval portuguesa teve ao seu serviço 39 hidroaviões de 5 diferentes tipos de fabrico francês, representando 32% do total dos aviões utilizados durante os 35 anos da sua existência.

A AÉRONAVAL FRANCESA EM S. JACINTO

Em fins de 1916, os governos português e francês acordaram em analisar a situação das nossas costas, face à ameaça dos submarinos alemães. O 1TEN Maurice Larrouy, da Marinha francesa, Comandante do Centro de Aeróstatos de Marquise, foi encarregado de efectuar esse estudo. Do seu relatório resultou a proposta de instalação em Lisboa de uma base de dirigíveis e hidroaviões, e duas outras bases de hidroaviões, uma no Norte e outra no Sul de Portugal. A do Norte seria em Leixões ou Aveiro, e a do Sul em Faro ou Lagos. Assim se garantiriam a cobertura de patrulhamento das águas costeiras e dos portos. O Comte. Sacadura Cabral, porém, exarou um parecer desfavorável à instalação de uma base de dirigíveis, devido aos inerentes custos de natureza logística.

A Convenção entre os dois governos foi estabelecida formalmente em 21 de Junho de 1917, tendo o Governo português aberto um crédito de 500.000 francos para aquisição de material aeronáutico francês.

Deste programa apenas se concretizou o apetrechamento do Centro do Bom Sucesso em 1918 com quatro hidros DD 8 e dois Tellier-T3, tendo a Aéronavale Francesa instalado em S. Jacinto uma base equipada com uma esquadrilha de oito DD 8 e dois GL.

Competia a esta base a vigilância da costa a partir de S. Martinho do Porto para norte, ficando toda a restante costa à responsabili-

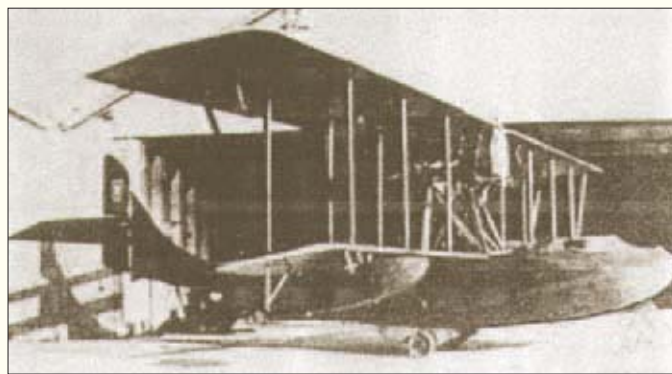
dade do Centro do Bom Sucesso.

Foi numa missão de patrulha aérea a partir do Bom Sucesso, voando no Tellier nº 5, que se perderam no mar o 2TEN Azeredo de Vasconcelos e o seu mecânico, em 23 de Agosto de 1918.

O comando do Centro de S. Jacinto foi atribuído ao 1TEN Larrouy, tendo sido nomeado oficial de ligação da Marinha portuguesa o 1TEN Tavares da Silva (não aviador). A nossa Marinha forneceu pessoal não especializado para serviços auxiliares e marinharia.

Os trabalhos de instalação do Centro iniciaram-se em Janeiro. De França, além do material de voo, vieram dois hangares de campanha tipo Bessoneau, em madeira com cobertura de lona, assim como maquinaria, equipamento oficial e armamento. O pessoal técnico, incluindo Pilotos, chegou em Abril. As instalações operacionais e os alojamentos das praças localizaram-se em S. Jacinto, enquanto que os serviços administrativos ficaram na margem oposta, na zona chamada do Forte. Os oficiais e sargentos alojaram-se em casas particulares e em pequenas pensões, na Barra e mesmo em Aveiro. Esta circunstância facilitou um bom relacionamento entre franceses e portugueses. O convívio e as confraternizações desenvolveram-se ao bom estilo latino. Um carpinteiro francês casou com uma lavadeira de S. Jacinto. E o 14 de Julho desse ano foi comemorado com a participação de centenas de portugueses das povoações ribeirinhas, que acorreram nas suas embarcações aos festejos bem providos de "comes e bebes", no Centro Francês. Nesse dia à noite, a Marinha Portuguesa obsequiou os franceses com um jantar em Aveiro, presidido pelo Almirante Almeida d'Eça.

Em 8/Dezembro/1918, cerca de um mês depois de firmado o Armistício, procedeu-se à transferência da Base Francesa para a Aviação Marítima Portuguesa, tendo assumido o respectivo comando o 1TEN Aviador Alexandre Moreira de Carvalho.



Donnet-Denhaut - Tipo DD8.

Na transmissão do comando, o 1TEN Larrouy endereçou um ofício ao Director da Aviação Marítima Portuguesa, enaltecendo as excelentes relações estabelecidas, que, segundo a sua expressão, "...nous ont persuadés que nous travaillons au Portugal dans la même atmosphère que si nous avions été en France".

No curto período de operação efectiva da esquadrilha francesa (Abril a Novembro/1918) ocorreram dois factos dignos de referência:

O primeiro foi a perda do Piloto Didier, desaparecido com o seu avião durante uma missão de patrulha ao largo da costa.

O segundo, que ficou na História da nossa participação na Grande Guerra, foi o encalhe do vapor "Desertas" na costa, próximo da Vagueira, e seu bombardeamento por um submarino alemão, sem a desejável reacção da aviação francesa.

Estes dois factos, que ao longo dos anos permaneceram na memória das populações segundo uma versão gerada na voz do povo, viriam, inesperadamente, a ser objecto de contestação, com base em documentação fidedigna, que me foi proporcionada na sequência da visita da delegação da Academia de Marinha Francesa. Tal circunstância justifica uma nova abordagem deste assunto numa próxima edição da R. A., no intuito de restabelecer a verdade histórica.



A. J. Silva Soares
CTEN Av. REF.

(Conclusão no número de Janeiro)

Notas

(1) Este texto é um breve resumo da comunicação apresentada pelo autor na Academia de Marinha em 13/Maio/1999, por ocasião da visita de uma importante delegação da Academia de Marinha Francesa.

(2) Pode parecer estranho, a qualquer piloto de hidroaviões, que tenha sido decidido instalar este centro de Aviação Naval em S. Jacinto, na margem de um canal que corre N-S, e não na Torreira, onde se encontra a maior área disponível em toda a Ria de Aveiro. Só vejo uma razão plausível: é que naquela época, a frota total de barcos moliceiros atingia cerca de 1.200 unidades, e grande parte deles andava diariamente na faina de arrasto nessa zona. Não restava espaço suficiente para os hidros manobrar em segurança.



CAMS 37 - A.

Timor

A caminho da independência

A pesar das impressionantes atrocidades cometidas em Timor pelas milícias, grupos armados pró-indonésios, após o referendo de 30 de Agosto de 1999 em que quase 80% da população optou pela independência, num acto de surpreendente disciplina as forças armadas da Frente Revolucionária de Timor Leste Independente (FALINTIL) respeitaram o apelo de não agressão determinado por Xanana de Gusmão, mantendo-se acantonados nas quatro áreas pré-determinadas, como unilateralmente haviam decidido, visando um referendo sem conflitos, mas recusando depor as armas até que o contingente indonésio fosse reduzido e os seus efectivos aquartelados.

Porém, ao aprovar a Resolução 1272 de 25 de Outubro de 1999, que encarregava a Administração das Nações Unidas para Timor Leste (UNTAET) de *...estabelecer a segurança e manter a paz e a ordem...*, o Conselho de Segurança da ONU não previu a existência de forças armadas ou de defesa de Timor, não permitindo assim o administrador, Sérgio Vieira de Mello, desenvolver o projecto da criação dessas forças e requerer verbas para a concretização das mesmas.

A 23 de Janeiro de 2000 a Força Internacional de Timor Leste (INTERFRT) transferiu formalmente para a UNTAET/Força de Manutenção de Paz (PKF) o comando, e o brigadeiro-general Matan Ruak, o comandante operacional das FALINTIL, perguntou: Quem substitui as PKF?

Neste enquadramento as FALINTIL foram ostracizadas nos acantonamentos com progressivo agravamento das condições de vida até Abril de 2000, data em que o presidente do Conselho Nacional de Resistência Timorense (CNRT) e comandante-chefe, Xanana Gusmão, aproveitando na altura a estadia do Primeiro Ministro de Portugal em Timor, pediu auxílio bilateral, que foi concedido, iniciando-se pouco depois a oferta de fardamento e formação.

A necessidade da criação de uma Força de Defesa em Timor-Leste surgiu assim numa fase já avançada do processo de transição para a independência.

Em Maio de 2000, a UNTAET entendendo que a futura força de defesa não deveria ser apenas policial, conceito inicialmente defendido pela Austrália, encomendou um estudo ao King's College de Londres, que apresentou no final de Agosto três hipóteses. A escolhida foi então, fundamental-

mente face à sua sustentabilidade, a que considerava uma força de 3000 elementos, metade regulares, das ex-FALINTIL e 1500 reservistas. Por solicitação de altas entidades timorenses, Portugal apresentou também nessa altura um estudo conduzido pelo Instituto de Altos Estudos Militares que, pese embora a geografia do território, se admite que não terá dado ênfase especial à Marinha.

Perante novo cenário, a Austrália decidiu, logo em Setembro de 2000, inverter a sua posição e tomar a liderança no processo, disponibilizando um programa de cooperação na defesa a 5 anos, com um orçamento a rondar os 3,5 milhões de contos e a cedência de assessores à UNTAET, a qual marcou para 21 de Novembro de 2000 uma Confe-



Patrulhas da classe "Oé-cusse".

rência de Doadores em Díli, convidando os países interessados para participar na formação das Forças de Defesa de Timor-Leste (FDTL).

A Austrália prometeu instalações e *treino específico*. Portugal comprometeu-se a dar o *treino básico* a começar em Janeiro de 2001 e a *edificar a Marinha*, incluindo a cedência de duas lanchas de fiscalização e a formação das respectivas guarnições. No seu âmbito, a Marinha de Guerra Portuguesa mais uma vez disse: Pronto!, diligenciando de acordo com a decisão política a cedência a Timor de duas lanchas da classe "Albatroz". A "Albatroz" e a "Açor", dentro de pouco tempo "Oé-cusse" e "Ataúro" irão, após vários anos no mar português, defender e patrulhar outras águas, contribuindo para a afirmação de um novo país de língua portuguesa: Timor Lorosae.

O autor do presente artigo, CMG Garcia Esteves, comandante da Esquadilha de Navios Patrulhas, foi entretanto designado coordenador da Assessoria Naval, tendo iniciado a sua missão em Timor no início de Junho passado.

Atendendo às evidências, as FDTL serão pois compostas por dois ramos: Exército e

Marinha. Xanana Gusmão pediu em carta enviada ao secretário geral da ONU também a componente aérea, num total de cerca de 3000 mil homens, sendo 1500 regulares, número a ser atingido até 2003, devendo 850 estar preparados antes das eleições para a Assembleia Constituinte realizadas em Agosto do presente ano.

Perante o compromisso internacional assumido na Conferência de Doadores atrás citada, em Janeiro de 2001 avançaram alguns instrutores do Exército português que, de acordo com a elevada prioridade atribuída, montaram o Centro Instrução nas montanhas de Aileu, onde 850 ex-FALINTIL cumpriram no período previsto a formação básica, incluindo neste número 50 elementos destinados à componente naval.

A Cerimónia da Graduação ocorreu em 21 de Junho em Aileu com a presença das mais elevadas entidades no território, tendo na ocasião sido colocados galões e devisas da *nossa Marinha* aos futuros marinheiros. (1)

Em Setembro de 2001 e após o reforço da aprendizagem do português, a Assessoria Naval portuguesa vai iniciar a formação teórica durante cerca de dez semanas, visando a recepção das duas lanchas. A partir de Novembro está previsto o

treino "on job", admitindo-se o embarque de guarnições mistas, portuguesas/timorenses, durante cinco meses. Aguarda-se assim, atento o planeamento, que os navios cheguem a Díli durante o mês de Dezembro de 2001. A semente está lançada!

Timor-Leste será muito provavelmente a primeira nação do século XXI e deste novo milénio. Neste âmbito, Portugal envolveu-se numa das ofensivas diplomáticas mais intensa, dura e eficiente da sua História. Agora, salvaguardando o direito de identidade de um povo, objectivo traçado pelos timorenses, importa que a diáspora e a comunidade internacional estejam atentas e mostrem o seu apoio para a soberania e o progresso, promovam e cimentem os valores fundamentais, num país que se pretende livre e democrático.

Portugal e no caso em análise a sua Marinha, apesar da distância, do contexto e a difícil conjuntura, têm claramente demonstrado o seu empenho e a sua solidariedade.

Aniceto Garcia Esteves
CMG

Notas

(1) Ver R.A. nº 345 – Agosto 2001 (pág. 27)

Gaspar Corte Real

Gaspar Corte Real nasceu em Tavira, cerca de 1450, no seio de uma família empreendedora e ambiciosa, ligada ao mar e às conquistas ultramarinas desde os tempos do infante D. Henrique. Seu pai fora fidalgo da casa de D. Fernando, duque de Viseu e irmão de Afonso V. Homem de grande energia - João Vaz Corte Real, de seu nome - concentrou a sua actividade entre Ceuta, Tavira e os Açores, onde foi capitão donatário de Angra e da ilha de S. Jorge. Para os negócios ultramarinos arrastou naturalmente os filhos, mas foi a Gaspar que coube partir para as ilhas atlânticas ainda com tenra idade, recebendo as suas próprias terras e administrando a capitania em nome do pai, sempre que ele se ausentava. A condição de filho mais novo não lhe dava grandes vantagens numa eventual herança, e isso estimulou-lhe o engenho e a argúcia para intuir novas empresas, levando-o buscar a seu espaço, num Portugal onde fervilhavam os sonhos de ilhas distantes, com navios a partir e a chegar a todo o instante. À corte, a Lisboa, de toda a parte vinham homens pedir ao rei que lhes desse meios e autorização para descobrir terras além oceano, e naturalmente que as ilhas dos Açores deviam ser um local privilegiado para que a imaginação se soltasse, entusiasmando os aventureiros que olhavam para o mar, do alto das escarpas, vendo o sol desaparecer para lá do horizonte.

Gaspar esteve, portanto, no centro desta vertigem de descobrir coisa novas e de obter assim os meios de criar a sua própria fortuna. E sabe-se que, antes do final do século, fez uma ou mais expedições organizadas com custos, pessoal e navios próprios. O que não conhecemos é qual o destino que levaram, nem temos qualquer notícia de descobertas feitas nessa altura. Contudo, no princípio do Verão do ano de 1500, saiu de Lisboa com uma nau possante, passou em Angra, onde se lhe juntou outro navio, e seguiu para noroeste até avistar uma terra a que chamou de Terra Verde (talvez a Groenlândia, que daí herdou o nome). Não conseguiu aproximar-se devido aos gelos e apenas lhe ficaram as imagens de altas montanhas com densos arvoredos, olhados de um mar pejado do bacalhau que já era conhecido da Europa, apanhado e seco pelos ingleses e irlandeses ao largo das ilhas Feroé e da Islândia. Regressou a Lisboa ainda nesse ano, mas pelos meados da primavera de 1501, partiria de novo. Desta vez levava três navios e estava decidido a não voltar sem trazer notícias mais concretas sobre o que avistara.

Especula-se hoje sobre o que procurava efectivamente Gaspar Corte Real: seriam, de facto, terras ou ilhas? ou seria uma outra passagem para o Oriente, contornando o continente americano,

cujá existência já tinha sido intuída?... A concessão que lhe faz D. Manuel no ano de 1500 diz claramente que são concedidos direitos sobre “ilhas ou terra firme que venha a descobrir”, e esse parece ser o propósito mais óbvio de uma iniciativa efectuada a custas próprias, depois do oceano ocidental já ter sido dividido entre portugueses e espanhóis, com o Tratado de Tordesilhas. De que lhe valia descobrir uma passagem se ela conduzia ao espaço de jurisdição espanhola? Estaria a empenhar os seus bens numa empresa de que não poderia colher frutos. Gaspar Corte Real procurava terras e encontrou-as, de facto. Só não conseguiu alcançá-las em 1500 porque os mares gelados não lho permitiram.

Contudo, no ano seguinte foi até ao cabo que já avistara, contornou-o por sul e voltou a encontrar terra que foi explorando, numa extensão de varias centenas de milhas, consubstanciando o aspecto mais importante do que era o “descobrimento” do século XV e XVI: saber exactamente como tinha sido encontrada a nova terra, para que lá se pudesse voltar sempre.

A 9 de Outubro de 1501, chega a Lisboa uma das naus que o acompanhara. Trás a bordo grande quantidade de produtos locais e sete nativos capturados. Outro navio chega a 11 do mesmo mês, trazendo cerca de cinquenta cativos e também produtos locais. Dizem-nos os que voltaram que aquelas terras tinham pinheiros muito altos, adequados para fazer mastros, frutos diversos e deliciosos, animais e gente que se dedicava à pesca num mar excepcionalmente rico. Era o bacalhau da Terra Nova, que viria a ser conhecido dos portugueses até à actualidade. Uma carta náutica portuguesa, datada de 1502, mostra-nos, de

facto, a Terra Nova, com as árvores muito direitas, tal como constam no relato. E está enganadoramente puxada para Leste, para que possa ser chamada de Terra de el-Rei de Portugal. Por cima, num listel, diz-nos que foi descoberta por Gaspar Corte Real, por mandado do referido rei. É a derradeira informação sobre o insigne marinheiro que mandou seguir os navios para Portugal e que resolveu ficar no noroeste atlântico, continuando a explorar a costa que descobrira. Nova Escócia? Nova Inglaterra?... Até onde terá chegado?... Não sabemos. Desapareceu como?... Talvez engolido por um ciclone extra-tropical, como viria a acontecer com muitos outros navios ao longo dos séculos seguintes. Pagou com a vida a perseverança com que quis continuar a sua missão, mas não deixou de mandar a Portugal a notícia daquela nova terra que veio a ser a Terra Nova do Bacalhau.



Monumento a Gaspar Corte Real em S. John na Terra Nova.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

A Marinha Racionaliza os Transportes

INTRODUÇÃO

Na sequência do despacho do ALM-CEMA n.º 26/01 de 24 de Abril, arrancou em 20 de Junho o Sistema Integrado de Transportes da Marinha (SINTRA), tendo ainda nesse despacho sido aprovadas as novas Carreiras Internas na área do Alfeite (dias úteis) e as novas dotações de viaturas administrativas, constituindo a alteração n.º 1 ao Anexo F das Normas Relativas a Viaturas da Marinha (NRVM).

A Directiva de Política Naval em vigor define para a área dos transportes privativos da Marinha a elaboração de um plano integrado de transportes, tendo em consideração o quadro orçamental existente, a satisfação das necessidades reais da Marinha nesta área e a melhoria do transporte terrestre e fluvial.

A definição da doutrina de transportes da Marinha e as principais linhas de orientação com vista à gestão integrada dos meios terrestres e fluviais foram originados nos estudos e recomendações produzidas pelo Grupo de Trabalho para os Transportes (GTTRA) em 1991, tendo em consequência sido efectuada



Painel informativo das Redes de Transporte.

a transferência de meios da BNL para a DT (de 1992 a 1994) e aprovadas as Normas Relativas a Viaturas da Marinha (Despacho ALM CEMA n.º 18/94/16FEV.), culminando com a reestruturação da Superintendência

dos Serviços do Material (Decreto-Regulamentar n.º 23/94 de 01 de Setembro), compreendendo a Direcção de Transportes com a actual estrutura orgânica e competências.

e de Novas Dotações de Viaturas Administrativas, resultando numa abordagem integrada (transporte terrestre/transporte fluvial) aplicada a toda a Marinha e enforçando de princípios de redução e racionalização, pretendendo servir melhor com menos meios.

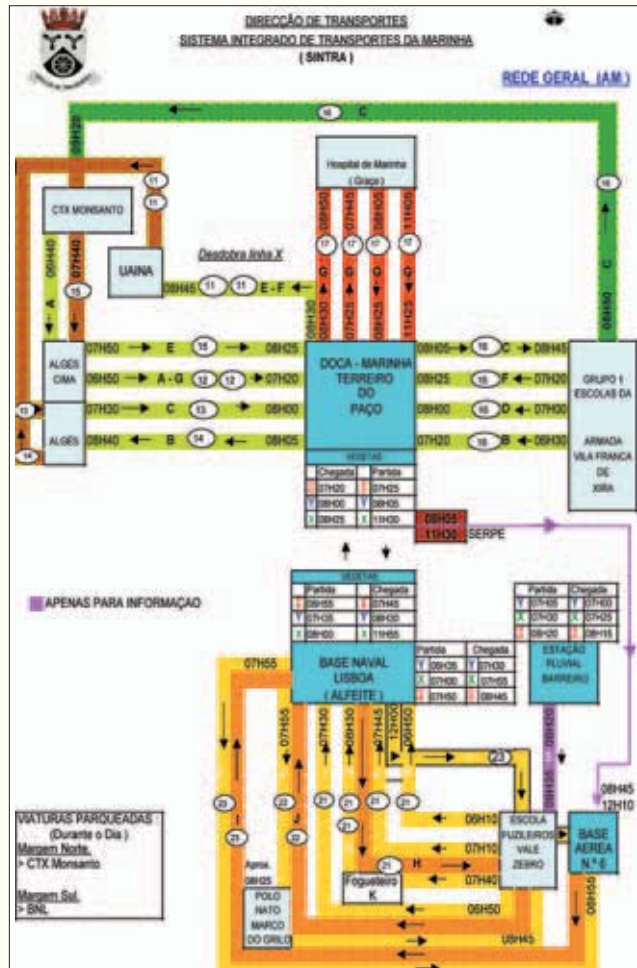
Na elaboração dos projectos foram definidos os seguintes objectivos e princípios, que se resumem:

OBJECTIVOS

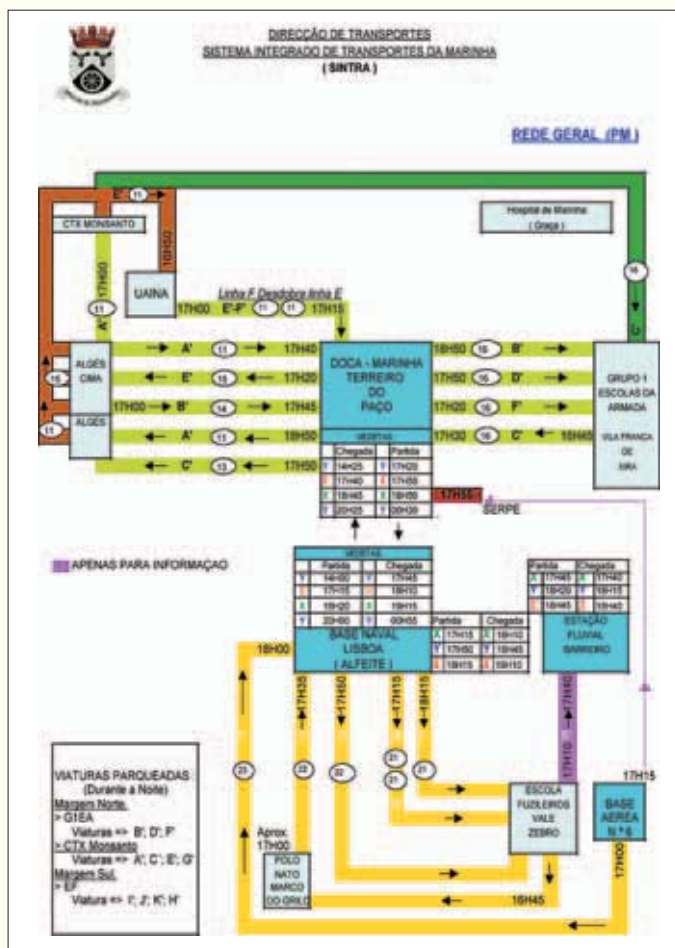
- Redução racionalizada das carreiras terrestres, através da integração dos diversos dispositivos existentes na Grande Lisboa;
- Redução dos quantitativos da frota automóvel;
- Redução das actuais necessidades de recompletamento da frota;
- Redução da verba necessária para renovação anual da frota;
- Redução da verba necessária para manutenção anual do 3.º escalão de viaturas;
- Redução das necessidades em condutores e também em pessoal que exerce funções relativas à utilização e manutenção de viaturas;
- Redução de carreiras fluviais;
- Redução das necessidades em UAM colectivas de passageiros;
- Melhor aproveitamento de transportes;
- Maior equidade na utilização das carreiras;
- Maior uniformização dos horários das carreiras e seu melhor ajustamento ao horário genericamente estabelecido para a Marinha.

DESENVOLVIMENTO DOS PROJECTOS

Desde Agosto de 1998 a Direcção de Transportes desenvolveu estudos e procedeu à análise e ao levantamento exaustivo das existências e necessidades em transportes de todas as Unidades e Organismos da Marinha, incluindo os pequenos Organismos com dotações aprovadas, tendo sido realizadas algumas acções inspectivas e visitas de trabalho que permitiram a análise conjunta com os Comandos e Serviços das Unidades envolvidas, estudos esses que levaram à produção dos projectos do Sistema Integrado de Transportes



Rede de Transportes Terrestres e Fluviais (AM).



Rede de Transportes Terrestres e Fluviais (PM).

DIREÇÃO DE TRANSPORTES
CARRERAS INTERNAS NA ÁREA DO ALFETRE
QUAS UTES

GRUPO	PERCURSO 1	GRUPO	PERCURSO 2	GRUPO	PERCURSO 3	GRUPO	PERCURSO 4(a)
	G2EA		Cas 1 a 8		BHL(P.Comando)		BHL(P.Comando)
06H35	Base Fuzileiros	07H50	ES	07H50	Porto Verde	08H30	Escola Naval
07H15	Porto Verde	VIDETA	OTAN	08H35	G2EA (P.2)	08H50	G2EA (P.2)
07H35	Messe Resid	PARTEIA	BHL(P.Comando)	12H00	CAB - DA		Base Fuzileiros
VIDETA	BHL(P.Comando)	INL		VIDETA	Base Fuzileiros		CAB - DA
PARTEIA		08H15	CACILHAS	08H40A	G2EA (P.2)		Porto Verde
INL			Messe Resid	INL	Escola Naval		BHL(P.Comando)
08H15			BHL(P.Comando)	08H45	BHL(P.Comando)		
08H35			AA	08H50			
08H50			CASESICITAN	09H00			
09H00				09H15			
GRUPO	PERCURSO 5	GRUPO	PERCURSO 6	GRUPO	PERCURSO 7(b)	GRUPO	PERCURSO 8
	Messe Resid		Central Vapor		G2EA		G2EA (P.2)
11H35	AA	12H30	Cas 1 a 8	13H05	Base Fuzileiros	16H30	Escola Naval
	Cas 1 a 8		AA	17H55	Porto Verde	16H40	BHL(P.Comando)
	Messe Sargentos		Messe Resid	VIDETA	BHL(P.Comando)		Porto Verde
	+ Praças		Porto Verde	PARTEIA	G2EA		G2EA
			BHL(P.Comando)	VIDETA			
				INL			
				09H45			
				09H50A			
				09H55			
GRUPO	PERCURSO 9	GRUPO	PERCURSO 10	GRUPO	PERCURSO 11	GRUPO	PERCURSO 12
	Base Fuzileiros		Base Fuzileiros		BHL(P.Comando)		BHL(P.Comando)
16H30	G2EA (P.2)	16H50	G2EA (P.2)	17H00	Cas 1 a 8	17H50	Porto Verde
16H40	Escola Naval	VIDETA	Escola Naval	VIDETA	ES	VIDETA	Base Fuzileiros
	BHL(P.Comando)	PARTEIA	BHL(P.Comando)	PARTEIA	OTAN	DESGADA	G2EA (P.2)
	Porto Verde	INL		INL	AA	INL	Messe Resid
	Base Fuzileiros	09H15		09H15	BHL(P.Comando)	09H30	BHL(P.Comando)
				17H20	BHL(P.Comando)		
					CACILHAS		
GRUPO	PERCURSO 13	GRUPO	PERCURSO 14(c)	GRUPO	PERCURSO 15	GRUPO	PERCURSO 16(c)
	BHL(P.Comando)		Base Fuzileiros		M Sargentos		BHL(P.Comando)
18H15	G2EA (P.2)	19H35	G2EA (P.2)	20H15	M. Oficiais	00H55	Porto Verde
19H20	Base Fuzileiros	VIDETA	BHL(P.Comando)		Coberto de Praças	VIDETA	Base Fuzileiros
VIDETA	Porto Verde	PARTEIA	Porto Verde		Messe Resid	DESGADA	G2EA
DESGADA	Messe Resid	INL	G2EA			INL	
INL	Coberto de Praças		Base Fuzileiros			09H35	
09H35	BHL(P.Comando)	09H35					

(a) Continuação da H21, proveniente da Escola de Fuzileiros

(b) A efectuar pelo G2EA

(c) A efectuar pela BF

Carreiras Internas na área do Alfeite

PRINCÍPIOS

- Centralização alargada dos grandes meios na DT, que funcionará segundo um conceito de 3.º escalão de transportes, designadamente a nível de autocarros e pesados de mercadorias;
- Centralização de alguns meios, nomeadamente ligeiros, em Unidades que possam ser integradas num conceito de 2.º escalão de transportes;
- Eliminação da actual pulverização de dotações, integrando-as nos Comandos Hierárquicos, sempre que seja assim justificado por razões gestionárias ou de flexibilidade operacional;
- Redução ou eliminação de dotações, sempre que possam ser suportadas a nível do conceito de 2.º escalão de transportes em que, dada a especificidade da situação, resulte mais racional serem apoiadas por Unidades próximas, com mais peso específico em necessidades de transportes;
- Eliminação das actuais carreiras fluviais BNL-BA6 (diárias) e BA6-Doca da Marinha (bissemanal) cuja utilização era reduzida e sua substituição por transportes terrestres;
- Validação anual da frota automóvel, baseada em inspecções anuais, a fim de actualizar tempestivamente o eventual aumento ou redução de necessidades que alterações de circunstância possam gerar;

- Carreiras fluviais ou terrestres baseadas em horários das Unidades genericamente compreendidas entre as 0900 e as 1700 horas.

Decorrida a fase de análise e recolha de comentários (de Outubro de 2000 a Fevereiro de 2001) envolvendo a totalidade de Organismos e Unidades da



Autocarro TP 85 (Carreira BNL-EF)

Paragem de Autocarros na BNL.



Embarcação Zêzere

CARREIRAS TERRESTRES

- Redução racionalizada das carreiras terrestres através da criação de um dispositivo que interligará as principais Unidades periféricas da Marinha com ligação entre a Base Naval de Lisboa (polo da Margem Sul), a Escola de Fuzileiros e a Esquadilha de Helicópteros da Marinha e entre a Doca da Marinha, (Polo da Margem Norte) o Grupo N.º1 de Escolas da Armada e a Estação Radionaval Comandante Nunes Ribeiro, não tendo sido considerada uma carreira para o Comando Naval - Oeiras por existir alternativa mais adequada de transporte ferroviário.
- Em simultâneo com programas de aquisição de novos autocarros decorre um programa de inspecção e manutenção de 3º escalão das viaturas de transporte colectivo provenientes de outras Unidades e que posteriormente integrarão o "SINTRA".

CARREIRAS FLUVIAIS

- Dispositivo fluvial operando com 4 UAM de transporte de pessoal (uma redundante) e que efectuará carreiras entre a BNL– Doca da Marinha e BNL – Barreiro tendo sido eliminadas as carreiras BNL - BA6 e BA6 - Doca da Marinha e alterado o protocolo com a Força Aérea, tendo-se considerado igualmente o aumento da população escolar e a guarnição da Escola de Fuzileiros assim como o transporte de pessoal do Arsenal do Alfeite, dispensando o contrato em vigor com empresa exterior.
- Com vista à sustentação do dispositivo fluvial, foi desenvolvido um programa de manutenção planeada para as embarcações.

CARREIRAS INTERNAS NA ÁREA DO ALFEITE

- Foi estabelecido, em estreita ligação com a rede de transportes do SINTRA, um conjunto de carreiras internas na área do Alfeite com ligação a Cacilhas e a funcionar nos dias úteis.

NOVAS DOTAÇÕES DE VIATURAS ADMINISTRATIVAS

Procedeu-se à redução, racionalização e integração das viaturas da frota automóvel, tendo-se considerado:

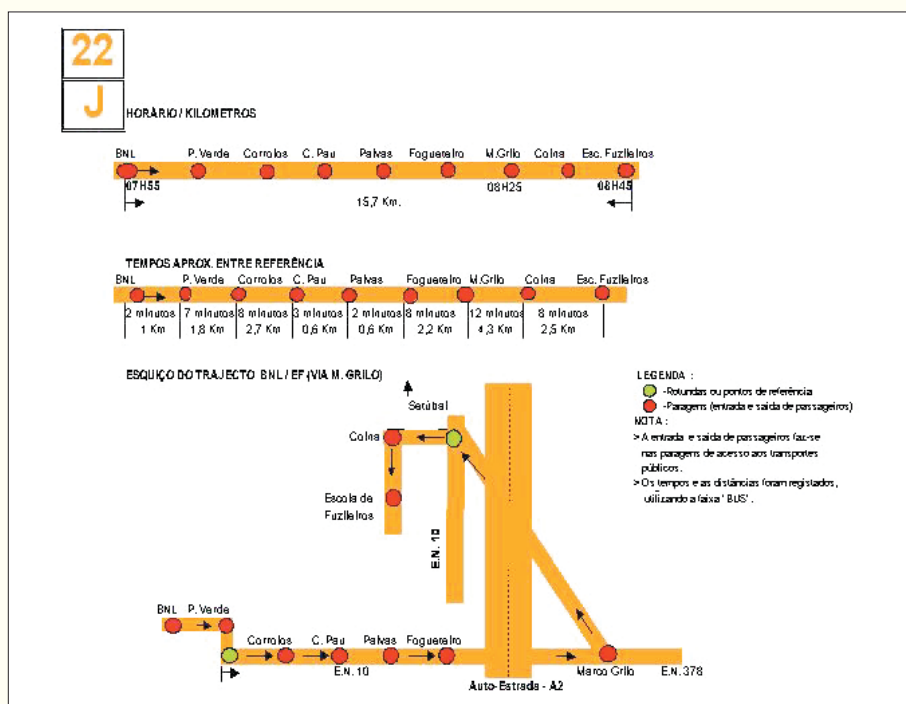
- Níveis de centralização e descentralização adequados aos recursos humanos, materiais e financeiros disponíveis, garantindo a flexibilização na utilização, dos meios, nomeadamente

- ao nível da DT, BNL e UAICM;
- Estabelecimento e integração das dotações do Depósito de Munições Nato de Lisboa (DMNL) na DN e dos Depósitos POL NATO de Lisboa e Ponta Delgada (DPNL e DPMPD) na DA;
- Actualização das dotações do AA e IH;
- Estabelecimento de dotações próprias para o CNED, CSAR, CCF, DAS, DGM (CGPM e EAM), SSP e DSS (CMN, CAS e UTITA).
- Relativamente aos Organismos e Unidades com dotação de viaturas foi possível reduzir o número de 142 para 92, em virtude de:
- Extinção de alguns Organismos (CIMCM, COLOREDO, CDM, CAACM, ERNARP, ERNPD, ERNSAGRES e GGM/SSM);
- Integração da dotação da DSP, Repartições de Pessoal e TMM na UAINA, que garantirá o apoio a esses Organismos;
- Integração das dotações das Delegações Marítimas nas Capitánias;
- Integração da dotação da BCM, CCM, PCG e Fragata D.Fernando II e Glória no Museu de Marinha, que garantirá o apoio a esses Organismos.

As novas dotações traduziram-se numa diminuição de 247 viaturas relativamente às que estavam em vigor, a que corresponde uma diminuição patrimonial da ordem de 1 milhão de contos (20%).

REDISTRIBUIÇÃO DE CONDUTORES PRAÇAS "V"

Foi necessário redefinir a lotação de condutores para as Unidades e Organismos da Marinha em colaboração com a DSP/RSP,



Esquisso do Trajecto BNL / EF (Via M. Grilo).



O pessoal em serviço na DT com um exemplar de cada tipo de transporte.

tendo em consideração a respectiva qualificação (tipo de carta) e sua correspondência com as necessidades definidas pelas novas dotações e existências reais, otimizando desse modo a utilização dos meios e paralelamente a adopção pelas Unidades dos procedimentos para autorização da credenciação para condução de viaturas ligeiras da Marinha.

PLANO DE INVESTIMENTO PARA RECOMPLEMENTO E RENOVAÇÃO DA FROTA TERRESTRE E FLUVIAL

Tem sido significativo o investimento na área dos transportes nos últimos anos, política essa que, se continuada, permitirá em princí-

pio, atingir uma situação equilibrada que responda às reais necessidades da Marinha.

Nesse sentido foi desenvolvido um plano de investimento a 5 anos (2000 a 2004) para recompletamento e renovação da frota automóvel e que viabilizará a implementação faseada das diversas carreiras do SIN-TRA com a aquisição de novos autocarros (dois por ano) e de construção de novas embarcações de transporte de pessoal (2000 a 2008) já em fase de projecto para a primeira UAM de 150 passageiros, a construir no Arsenal do Alfeite.

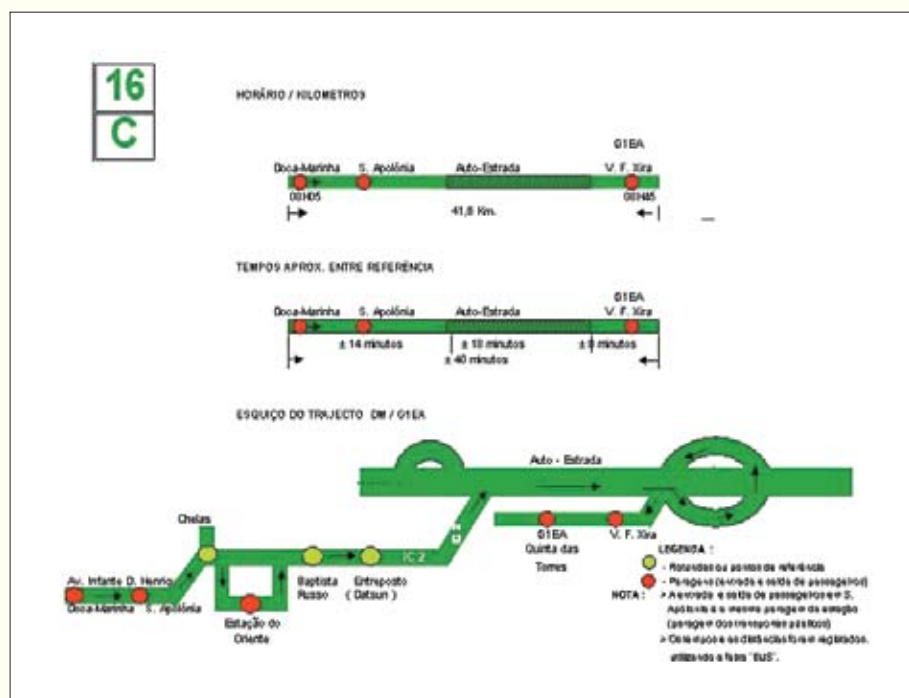
PERSPECTIVAS FUTURAS

Com o funcionamento do Sistema Integrado de Transportes da Marinha (SIN-

TRA) e estabelecimento das Novas Dotações de Viaturas Administrativas da Marinha, considera-se estarem reunidas as condições para um melhor aproveitamento dos meios de transporte, maior equidade na utilização das carreiras, integração dos vários dispositivos rodoviários das Unidades, economia de despesas, redução das necessidades de investimento e de manutenção da frota automóvel e melhor aproveitamento do pessoal condutor. Essas vantagens associadas ao aumento do espírito de cooperação do ODT com outros Organismos e Unidades da Marinha e à tomada de consciência a todos os níveis das relações de interdependência e da necessidade de colaboração dos outros para cumprimento da própria missão, contribuirão decisivamente para o sucesso daqueles projectos.

Paralelamente encontram-se em curso obras de reconversão do edifício do ex-Depósito de Material em Trânsito, onde serão instalados os Serviços e Oficinas da Direcção de Transportes e a construção de um parque para viaturas pesadas localizado em área próxima, o qual integrará Estações de Lavagem e Lubrificação para pesados e ligeiros.

A mudança da Direcção de Transportes das actuais instalações espalhadas por diversos locais, permitirá libertar a Estação Naval da BNL, do estacionamento de viaturas ligeiras, pesadas de mercadorias e de passageiros, melhorando desse modo as condições de segurança, funcionamento e manutenção dos meios atribuídos à BNL e DT, em conformidade com o Plano Director da Estação Naval.



Esboço do Trajecto DM / G1EA.

V. Borges Brandão
CMG EMQ

João da Nova e a viagem de 1501-1502

Ainda Cabral não tinha chegado a Lisboa, nem havia dele quaisquer notícias, e já partia uma terceira esquadra a caminho da Índia. Em Março de 1501, João da Nova, saía com quatro navios, um deles armado por um comerciante florentino, de nome Bartolomeu Marchioni, outro de D. Álvaro (irmão do Duque de Bragança) e dois da coroa. Esta particularidade é, deveras, interessante porque dá ideia de duas coisas: a primeira é a de que já se pensava num programa de viagens anuais – que aproveitaria a “grande monção” na travessia para a Índia; e outra era o espírito essencialmente comercial que, nessa altura, dominava em Lisboa. É provável que acreditassem no sucesso da missão de Pedro Álvares Cabral e, seguramente, contavam que não houvesse grandes problemas em chegar ao Malabar, carregar as quatro naus de especiaria, e regressar a Lisboa no ano seguinte.

Os navios seguiram o seu caminho e, na volta do mar do Atlântico Sul, de acordo com os testemunhos de João de Barros e Castanheda, avistaram uma ilha a que puseram o nome de Ascensão (incorrectamente nomeada como Conceição). A historiografia tem-se debruçado sobre a provável data desta descoberta para que possa ser acertada com o dia da Ascensão desse ano de 1501, mas isso talvez não seja a melhor forma de resolver o problema. Se assim fosse a ilha teria sido encontrada a 20 de Maio, o que é um pouco tarde para quem saiu de Lisboa em 5 Março. Mas vejamos outra forma de abordar a questão da descoberta da ilha de Ascensão: num planisfério português anónimo de 1502 (Cantino), mais ou menos na zona da ilha de Ascensão (poderá haver um erro de menos de 1º) aparece-nos um grupo de seis ilhas com a indicação do topónimo “Ascensão”. Várias vezes isto tem sido invocado para argumentar uma descoberta da ilha, anterior à viagem de João da Nova, mas contrapôs-se-lhe a hipótese de que entre a data da chegada do navegador a Lisboa e a saída do mapa para Itália (onde estava em 19 de Novembro) decorriam ainda dias que permitiriam uns últimos retoques do cartógrafo, nomeadamente,

colocando uma ilha recém descoberta no meio do Atlântico. Sucede, no entanto, que o que está no mapa não é uma ilha, é um pequeno arquipélago de seis ilhas cujo desenho me parece anterior ao traçado da teia de linhas de rumo. Olhando com



A Armada de João da Nova.

atenção, será possível verificar uma descontinuidade dos traçados, na junção de dois pergaminhos, sugerindo que houve uma colagem inicial, sobre a qual foram desenhadas as ilhas e colocadas as legendas, e uma posterior descolagem para um ajuste. Em resultado desta operação, uma das legendas desbotou e noutra desapareceu parte de algumas letras que, eventualmente, estará tapada pelo que parece ser o produto usado para unir os pergaminhos. Ou seja – e isso é que é o essencial deste raciocínio – as ilhas não foram ali colocadas quando o mapa já estava quase pronto. Foram desenhadas numa fase bastante prematura da sua elaboração que antecedeu até o traçado das linhas de rumo.

Por outro lado, se João da Nova descobriu a ilha de Ascensão – uma ilha de

dimensões apreciáveis, com um monte de 856 m – porque é que iriam colocar no mapa mais cinco ilhas que lá não existem?... Não me parece que faça sentido. Concluo assim que o que está no mapa português de 1502 resulta de outra informação qualquer que não a de João da Nova. Uma informação difusa – é certo –, como se deduz dos erros existentes no mapa, mas, de qualquer forma, é anterior à viagem de João da Nova. Este navegador poderá ser o responsável pelo seu reconhecimento e marcação exacta no “padrão português”, mas não lhe atribuiu o nome de Ascensão e não há nada que nos diga que ali chegou no dia dessa festividade.

A esquadra demandou Moçambique, a princípio de Agosto, e seguiu para Quíloa onde encontrou António Fernandes, com cartas de Pedro Álvares Cabral para quem ali aparecesse depois dele. Naturalmente soube assim do que sucedera com o Samorim de Calecut, da amizade consolidada com o rei de Cochim e de outras dificuldades encontradas por aquelas paragens. Depois passou por Melinde (como vinha sendo costume) e seguiu para a Índia que avistou por perto dos ilhéus de Santa Maria (13º 20'N). Aí carregou de especiarias em Cochim e Cananor, deu caça a alguns navios de Meca que com ele se cruzaram, e combateu com uma esquadra armada pelo Samorim, causando-lhe grande estrago. Não foi, todavia, uma expedição com a agitação das anteriores, porque os objectivos de carga e comércio pareciam estar mais claros e foram assumidos de forma pragmática.

De regresso a Lisboa, dobrado o Cabo da Boa Esperança, “lhe deparou deos hũa ilha muy pequena aque elle pós nome Sancta Helena em que fez sua aguada”. Esta ilha estava situada, de facto, num local privilegiado para reabastecer os navios que vinham da Índia, passando a ser paragem frequente. Também a notícia desta descoberta chegou a Lisboa a 11 de Setembro de 1502, contudo a ilha não consta do mapa de 1502.

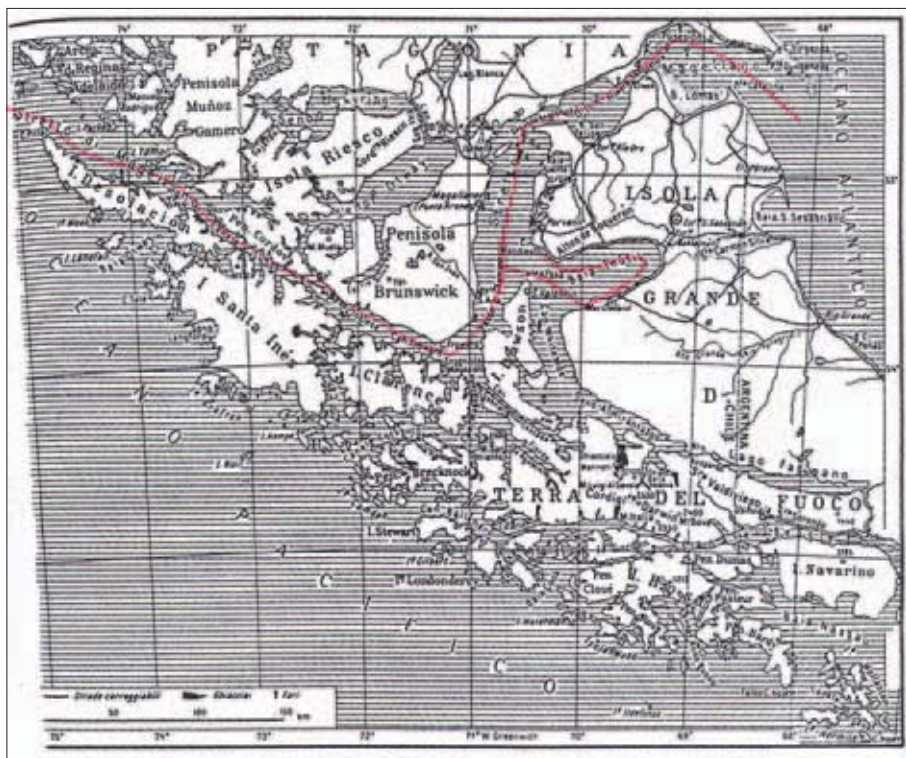
J. Semedo de Matos
CFR FZ

Conclusão

RUMO AO ESTREITO

Durante a estadia em Puerto de San Julian, Fernão de Magalhães procurou efectuar o levantamento da costa mais para Sul, sendo designado o “Santiago”, o menor dos navios, para tal missão. Esta, sob o comando de João Serrão - homem da sua confiança - não foi bem sucedida. A embarcação naufragou na barra dum rio, que viria a ser então denominado de Santa Cruz, a cerca de 100 milhas a Sul, com a sua perda total. Para pedir auxílio, dois dos tripulantes percorreram a pé esta distância, em terreno de matagal com uma progressão difícil, obtendo a água para beber a partir do pouco gelo encontrado no caminho que conseguiam derreter. Informado, o Capitão general providenciou para que a tripulação fosse abastecida de géneros por terra a partir de Puerto de San Julian durante os trabalhos de recuperação dos despojos que iam sendo devolvidos pelo mar e que duraram cerca de dois meses. No fim de Agosto saiu finalmente a esquadra, agora de quatro navios, não totalmente abastecida, continuando a exploração para Sul interrompida nos meses mais frios.

Para o rigor da determinação da latitude não era agora indiferente a aproximação do horizonte dos corpos celestes conhecidos no Hemisfério Norte que, embora substituídos por outros já observados nas derrotas ao longo das costas africanas, eram muito menos familiares. Entre as estrelas mais conspícuas destacavam-se as da constelação do Cruzeiro do Sul, pertencente a Via Láctea Meridional, que na época de Magalhães era desconhecida como constelação, estando as suas estrelas, algumas de primeira grandeza, integradas na vizinha constelação do Centauro. A perda de momento magnético da agulha de marear representava uma adicional fonte de preocu-



pações, com reflexos para a manutenção dos navios da esquadra nas posições determinadas.

FINALMENTE O PACÍFICO

A 21 de Outubro Magalhães deparou com uma extensa baía cujo cabo do extremo Norte denominaram Cabo das Onze Mil Virgens, nome da festa religiosa comemorada na data, hoje reduzido para Cabo Virgenes. Parecendo-lhe promissora a zona destacou o “San Antonio” e o “Concepción” para a explorarem. Durante um temporal ambas as embarcações desapareceram de vista dentro da baía. Dois dias depois, quando uma certa apreensão já reinava entre as outras tripulações sujeitas ao mesmo temporal, foram vistas regressar, nave-

gando a todo o pano e disparando vários tiros de bombardas. Contaram os tripulantes que, arrastados pelo mau tempo para o fundo da baía, aí encontraram um pequeno canal que dava para uma outra baía que exploraram e que, por sua vez, terminava num estreito que conduzia a uma baía maior do que as anteriores. Estava descoberta a entrada do tão ansiado canal que julgavam lhes abriria o caminho para o manancial das especiarias das Molucas.

A entrada do canal a leste apresenta duas grandes baías (Posesión e San Felipe) separadas por um estreito, com as margens baixas, ligando a um trato na direcção N-S. Continuando a navegar para Sul no Paso Ancho, avista-se no horizonte o que parece ser uma barreira natural sem saída. Contudo, observando de uma posição mais aproximada, surgem quatro saídas: uma para ESW, correspondente à Bahía Inutil, sem saída; uma de cada lado da Ilha de Dawson (por vezes utilizada como prisão de alta segurança) sensivelmente para Sul, dando ambas acesso ao Pacífico a Oeste do Cabo Hornos através de canais e finalmente a quarta, a de Sudoeste, acesso a um canal para Noroeste que conduz ao Pacífico, numa zona de costas alcantiladas com montes que atingem cerca de 1.000 metros de altura.

CÉU AUSTRAL

Como é sabido, não existe nenhuma estrela conspícua da Constelação do Octans (o Octante, instrumento náutico precursor do sextante) próxima da posição do Polo Sul Celestial, como sucede no Hemisfério Norte. Nas proximidades do Polo Sul há as constelações do Cruzeiro do Sul, do Centauro e duas Galáxias hoje baptizadas com o nome de Magalhães: a Grande Nuvem Magelânica e a Pequena Nuvem Magelânica. Estas duas zonas claras do céu e a posição do Polo Sul formam um triângulo praticamente equilátero. Para determinar a posição do Polo Sul, fundamental para o cálculo da latitude, parte-se do Cruzeiro do Sul, prolongando o seu eixo maior na direcção das Nuvens (ou da Achernar) duma distância cerca de quatro vezes e meia a distância entre as estrelas extremas do seu eixo (Gama e Alfa Acrux). Durante a viagem os pilotos observaram que esta zona celeste se deslocava pouco com o avançar da noite, o que indicaria, por analogia com o Hemisfério Boreal, estar na vizinhança do Polo Sul Celeste.



Vista aérea da entrada Leste do Estreito (Segunda Angostura e Bahía de San Felipe).

Foi nesta zona, ao largo da pequena e acolhedora povoação chilena de Porvenir, condições atmosféricas e de visibilidade, em curtos intervalos, que verificámos.

O ESTREITO

Actualmente o Estreito de Magalhães encontra-se totalmente em águas territoriais chilenas, excepto na extremidade da entrada Leste que pertence à Argentina. Tem cerca de 350 milhas (560 km) de comprimento e uma largura que varia entre 2 e 20 milhas (3-32 km).

Depois da entrada entre o Cabo Vírgenes e a Punta Catalina, o Estreito dirige-se com uma orientação SW, através da Primera e Segunda Angostura (Estreitos), ao Paso Ancho, que se orienta sensivelmente na direcção Norte-Sul. Nos cabos San Isidro e Froward, no extremo Sul deste Paso Ancho, curva para WNW, direcção que aproximadamente mantém até a saída no Pacífico junto ao Cabo Pilar, não longe do Cabo Deseado, ambos na Isla Desolación. O único porto importante nesta área é o de Punta Arenas, situado no Paso Ancho na Península de Brunswick.

O Estreito, que foi inicialmente chamado de "Todos os Santos" (os topónimos "Estreito da Vitória", "Madre de Deus" ou dos "Patagões", tiveram escassa difusão), tem enseadas em que desaguardam pequenos cursos de água, ficando outras perto de diversos glaciares, que permitem abrigos razoáveis durante o atravessamento e algumas possibilidades de arranjar víveres.

tendo como fundo a Cordilheira de Darwin, com vários picos acima dos 2.000 metros frequentemente encobertos, que se deu a deserção da "San Antonio" (destacado com a "Concepción" para verificarem se a "Boca do SW tinha saída para o mar largo") que regressou a Sevilha. Esta fuga, instigada pelo piloto Estêvão Gomes que desde o início se considerou lesado nos seus negócios com o Imperador Carlos V com o advento de Magalhães, redundou num rude golpe nas reservas de mantimentos para a travessia do Pacífico. O abandono inobservado do navio foi relativamente fácil se tivermos em conta as repentinas mudanças extremas nas

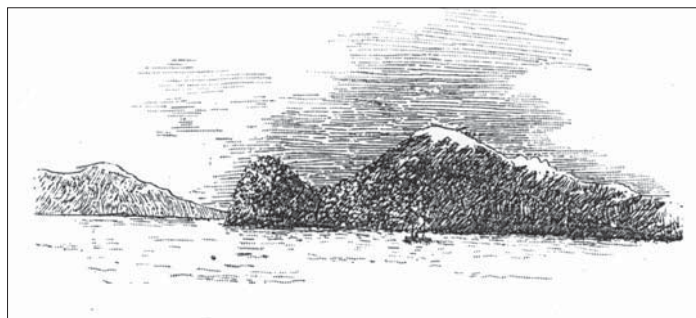
Magalhães, depois de aguardar quatro dias no Paso de Los Boquerones, deixou em terra um marco com uma carta dirigida à "San Antonio", com a indicação da rota que previa seguir.

Os relatos de Pigafetta, de primordial importância e versando um largo leque de áreas do conhecimento, são menos "profissionais" no que con-

cerne às áreas específicas da navegação e marinharia. Assim se justifica a falta de elementos relativos a boa parte da navegação no Estreito. Outra hipótese relaciona-se com um número restrito de pontos conspícuos, de toponímia inexistente, que seria muito mais difícil recordar ao escrever o diário muitos meses depois.

Assim os relatos dos acontecimentos dramáticos da Baía de S. Julian e as questões relacionadas com as relações interpessoais, e outras de "leadership", parecem atrair a atenção hodierna para um estudo "a posteriori" das principais personagens envolvidas, remetendo para segundo plano o grande feito estritamente náutico da passagem. Como termo de comparação com outra menos feliz, em data próxima, inclui-se um resumo da viagem da esquadra saída da Corunha sob o comando de Jofre de Loaysa.

A primeira travessia pelo Estreito durou de 21 de Outubro a 28 de Novembro de 1520. A entrada no novo Oceano rumando às temperaturas mais amenas a Norte punha fim a um pesadelo. A derrota correspondente à travessia do Pacífico foi caracterizada por bom tempo, levando a ser baptizada de "Oceano Pacífico" a recente descoberta, embora nem sempre favorável à progressão dos três navios. Todavia a escassez de abastecimentos levados à partida, a impossibilidade de dispor de alimentos frescos e todos os condicionamentos de conservação na época, causaram a perda de muitas vidas, motivada essencialmente pelo escorbuto. Na fase final foram comidos os coiros



Cruzador "S. Gabriel" junto ao Cabo Froward.



Zona dos Cabos San Isidro e Froward.

demolhados, ratos e serradura de madeira. Durante a viagem a tripulação apenas avistou algumas pequenas ilhas desabitadas e "atols", sem possibilidade de se reabastecer o que, dada a profusão de ilhas de certas zonas do Pacífico por onde passaram, parece quase inacreditável.

Na proximidade da Insulíndia é aceite que o primeiro contacto tenha sido feito na ilha inicialmente chamada "das Velas" e seguidamente "dos Ladrões", devido a alguns acontecimentos menos agradáveis, e agora designada por Guam. Os habitantes actuais repudiam



Glaciar na costa Leste do Estreito.

aquele nome, como é compreensível, sendo da opinião que quem mais roubou foi quem lá chegou.

Com efeito, a 6 de Março de 1521, avistaram algumas ilhas do Arquipélago das Marianas, assim chamado posteriormente em honra de Dona Mariana de Áustria, viúva de Filipe IV, tendo desembarcado na actual Ilha de Guam, onde fundearam na Baía de Umatac, no Sudoeste da ilha. A travessia do Pacífico, que Balboa previra que levasse 3 dias, durou na realidade três meses, mesmo com ventos normalmente favoráveis.

O Capitão general ordenou que desembarcassem na manhã seguinte para fazer aguada e arranjar abastecimentos, dado os marinheiros se encontrarem muito doentes ou moribundos por não se terem quase alimentado havia muitos dias. As articulações e as gengivas inchadas, devidas ao escorbuto, exigiam urgentemente produtos frescos. Contudo não foi possível abastecer completamente os navios dado os indígenas se introduzirem neles, apoderando-se de todos os utensílios e acessórios que podiam levar. O facto que maiores consequências teria foi o roubo do batel amarrado à popa dum dos navios. Foi então realizada uma operação punitiva a terra com

meia centena de homens armados, que destruíram dois quarteirões de habitações, muitas embarcações, e mataram sete homens. Foi recuperada a lancha, mas a situação degradou-se de tal modo



Dificuldade em arcar com o peso dos livros, que esta criança fugeína de Porvenir resolveu.

que impossibilitou posteriores contactos. Quando os navios se fizeram ao largo, os indígenas aproximaram-se nas canoas com peixe, simulando querer negociá-lo.

O que sucedeu foi que vinham carregados de pedras com as quais apedrejaram a frota.

Retomando a navegação para Leste, Magalhães aproou a 16 de Março a uma pequena ilha no extremo Sul da Ilha de Leyte, hoje chamada de Limasawa, onde foram bem recebidos e abastecidos e fizeram algumas trocas comerciais. Pela primeira vez constataram a utilização de adornos de ouro pelos habitantes. Outro facto importante narrado por Pigafetta foi o da possibilidade de diálogo entre um escravo a bordo de nome Henrique, natural de Samatra, e habitantes da ilha, embora através de uma dupla tradução, mencionada também por Transilvano. Uma possível explicação passaria pelo percurso inicial deste escravo que o levaria a ter aprendido o malaio falado nesta zona. Admite-se que também obtivessem algumas informações geográficas úteis.

Depois da passagem por esta primeira ilha do Arquipélago de São Lázaro, as Filipinas de hoje, navegando ao largo de uma costa com diversas aldeias, chegaram a um grande reino na actual ilha de Cebu. Aí foram recebidos de braços abertos e o Fr. Pedro Valderama baptizou o Rei Rajah Humabon e a Rainha Juana, que teria recebido uma imagem ainda hoje venerada como o "Santo Niño de Cebu", e muitos dos nativos, com grande pompa.

Magalhães e os seus homens fizeram demonstrações do poderio dos seus armamentos, que muito surpreenderam os seus anfitriões.

Estas externalizações, que posteriormente seriam igualmente do agrado de comandantes famosos, como James Cook, tinham um lado negativo ao fazerem esquecer uma certa capacidade militar dos locais que incluía algumas armas, como as setas envenenadas, por vezes de efeito mais rápido do que as armas de pequeno calibre dos navios. Outros pontos a ressaltar eram a compleição física dos indígenas, habitua-

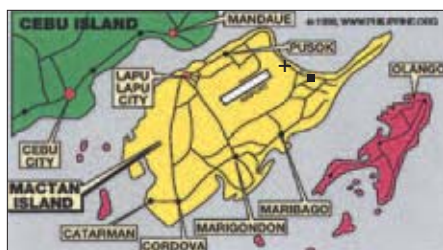
QUEM ERA ANTÓNIO PIGAFETTA

Filho de família nobre de Vicenza, na actual região italiana do Véneto, admite-se que tenha nascido no último quartel do Sec. XV, sendo portanto aproximadamente coetâneo de Magalhães. Para além dos períodos imediatamente anteriores e posteriores a esta célebre viagem, da qual foi um cronista atento e culto, em sintonia com o espírito do Renascimento, pouco ou nada se sabe da sua vida, nem a data e local da morte. Entende-se que foi Cavaleiro da Ordem de Rodes, título a que parece ter acedido antes de 1519. Deve ter realizado as deslocações e combates inerentes ao seu estatuto, que lhe estimularam o gosto pela longas viagens de descobertas, em consonância com o seu modo de vida. Estando em 1519 em Barcelona, cidade para onde se tinha transferido a Corte espanhola, integrado no séquito de Francesco Chiericati, protonotário apostólico seu conterrâneo, tomou conhecimento dos preparativos da expedição às Molucas. Partiu para Sevilha onde conseguiu autorização para embarcar no navio chefe como criado pessoal de Magalhães. Durante a viagem houve um bom relacionamento entre ambos, tendo Pigafetta executado diversas tarefas, para além de cronista: combate, tratar com os autóctones, elaboração de dicionários das línguas dos povos contactados, passando a gozar de um certo estatuto a bordo quando começou a acompanhar o seu amo nas cerimónias em terra. Encontrava-se ferido junto a Magalhães, de cujas ideias era um defensor incondicional, quando este foi morto. Foi um dos 18 desembarcados a quando do regresso da "Victoria" a Sevilha, depois de três anos de viagem. Salienta-se que,

segundo escreveu, não sofreu de escorbuto enquanto embarcado, possivelmente pela sua providencial dieta de aipo.

Uma vez em terra firme, circulou pelas cortes dos potentes da Europa da altura fazendo um relato personalizado da viagem. Iniciou a digressão pela corte de Carlos V, como devido, onde se deslocou com Juan Sebastian De Elcano e o Piloto Albo. Seguidamente veio a Lisboa à de D. João III. Depois à de França, demonstrando o êxito da expedição à Regente Maria Luísa de Saboia, mãe de Francisco I. Perto da cidade italiana de Viterbo, para onde foi convidado pelo Papa Clemente VII, elaborou a versão definitiva da "Relazione del primo viaggio attorno al mondo", que lhe fora insistentemente pedida por Francesco II Gonzaga, Duque de Mantua, e outras personalidades. Esta edição, que é a fonte mais autorizada desta célebre viagem, foi terminada em 1525 e teve rápida difusão pela Europa. Nota-se, contudo, que o original redigido durante a viagem é considerado como perdido, tendo-se Pigafetta valido em parte da sua memória para a elaboração desta crónica.

Considera-se interessante realçar que outra personagem desta família - Filippo Pigafetta - foi um viajante incansável, havendo relatos escritos das suas viagens desde o Mar Vermelho e Síria até a Suécia. Relativamente a Portugal foi publicada em 1591 uma "Relazione del Reame di Congo" a partir de documentos obtidos através do missionário português Padre Duarte Lopez.



Praia na zona onde se deu o confronto na ilha de Mactan, Filipinas.

dos a remar diariamente para procurar sustento e uma certa experiência militar adquirida em guerras frequentes, como sucedia entre Tidore e Ternate. Magalhães indicou ao Rei local, após uma demonstração de um militar com armadura, que muito o espantou, que uma destas valia cem dos seus homens, acrescentando que cada navio levava duzentos homens armados assim!

As armaduras, se de efeito espectacular nas demonstrações, eram equipamentos na prática desadaptados à realidade dos trópicos em que nos combates apeados atingiam temperaturas tais que diminuía substancialmente o rendimento do combatente. De equilíbrio pouco estável, ao tombarem, ficavam à mercê das lanças dos inimigos que penetravam nas articulações e viseira, como sucedeu a Magalhães na Ilha de Mactan.

Encorajado por estes sucessos, parte dos quais acreditava serem providenciais, Magalhães, contra as directivas recebidas de Carlos V, decidiu envolver-se nas lutas locais a pretexto de subjugar o Rei de Mactan, pequena ilha junto a Cebu. Seguiu para esta ilha com 60 homens, dos quais 11 ficaram de guarda às embarcações, que não puderam abicar à praia devido a alguns rochedos, para dar combate a uma força rondando os 1.500 homens. O armamento usado não era o adequado e as setas envenenadas usadas pelo inimigo eram letais ao atingirem as pernas. Após algum tempo de duro combate Magalhães foi atingido por uma destas setas, caindo. Deu ordem aos seus para irem retirando, mas perante o ataque dos locais apenas ficaram alguns, incapazes de o protegerem eficazmente. Caído, ficou à mercê dos indígenas, enraivecidos por lhes terem deitado fogo às casas.

Este local foi assinalado por uma cruz em 1866. Encontra-se igualmente relembrado com uma estátua o Chefe Lapu-Lapu, que o

derrotou, no local onde Magalhães foi morto. Ambos os monumentos se encontram numa baía junto ao topo da pista do Aeroporto Internacional de Mactan-Cebu, no topo NE da ilha coralina de Mactan.

A apreciação de Magalhães por Camões, sem ainda uma perspectiva histórica adequada, não parece a mais correcta:

“O Magalhães no feito com verdade Português, porem não na lealdade”

(Canto X-Est. 140)

Quanto a D. Manuel I não se julga a recusa do Rei um capricho ou uma falta de visão incompreensível ou, eventualmente, até mesmo um ódio relativamente a Magalhães, como simplificaradamente escreveram muitos autores nacionais e estrangeiros. Ponderando hoje, cerca de cinco séculos depois, perante a pergunta crucial de quais os interesses que teria D. Manuel I em financiar Magalhães para, pelo Ocidente, descobrir um novo caminho para a Índia, Malaca ou Ternate através de áreas oceânicas atribuídas em princípio a Espanha, podem-se hipotisar algumas respostas como renegociar a partilha dos mares ou encurtar as viagens de ida e de volta. Julga-se, todavia, quase obrigatório reconhecer que eram muito poucos, para além da glória do feito histórico. No auge do domínio na Ásia, o controlo dos mares



Estátua do Chefe Lapu-Lapu em Mactan.

pelos portugueses era de facto efectivo, como comprovado por inúmeros relatos de navegadores estrangeiros e os seus fortes receios, partilhados pelo próprio Magalhães, de encontros com navios lusitanos, que defendiam a todo o transe as rotas comerciais. Do lado espanhol havia muito a esperar e a decisão do Imperador, perante a proposta inteligente do navegador português, é perfeitamente coerente.

A VIAGEM MENOS FELIZ DE GARCIA JOFRE DE LOAYSA

A exploração das riquezas do Oriente continuava marcante na política das nações europeias. A tentativa papal de Gregório VII, pelo tratado das Tordesilhas, punha uma certa ordem na definição das zonas atribuídas a Portugal e Espanha, na altura as potências mais directamente interessadas. Embora de articulação que parecia geograficamente bem definida, carecia de uma ferramenta que, sendo fundamental, na época era desconhecida: o cálculo para a determinação rigorosa da longitude. Assim, ao ser definido o meridiano da delimitação, posteriormente ligeiramente alterado, apenas por “estima” se podiam definir com suficiente aproximação todas as zonas de fronteira a qualquer latitude. Deste modo as teorias que surgem nesta área das ciências náuticas estão coerentemente desfasadas de cerca de 200 anos da solução “mágica” do problema, materializada na criação dum cronómetro fiável a bordo.

Nas duas ou três exposições feitas por Magalhães e Rui Faleiro, existe uma substancial quantidade de ideias fantasiosas que tiveram no entanto o grande mérito de fazer decidir o jovem soberano a autorizar a expedição, embora sem lhe atribuir os meios normalmente à disposição de outras expedições já efectuadas. Parafraseando o aforismo que os fins justificam os meios, podemos afirmar que quem compra a pérola não está interessado no grão de areia que lhe deu origem. Magalhães passa a dedicar-se a preparação metódica da frota e contratação de pessoal, desaparecendo de cena o seu ex-amigo Faleiro.

A viagem de circun-navegação teve um impacto científico sem par desde os tempos de Ptolomeu, cujas teorias e cartografias foram substancialmente abandonadas. Contudo um dos aspectos primordiais, a definição do meridiano de partilha na zona das Molucas, continuou irresoluto.

Para confirmar duma maneira mais eficiente os seus direitos nas zonas das riquezas inesgotáveis do imaginário dos seus súbditos, e já na posse duma mole de informação muito importante recolhida na primeira viagem, o monarca espanhol decidiu organizar uma expedição com sete navios e 450 homens sob o comando de Loaysa, Comendador da Ordem de Rodes. Sebastião De Elcano foi encarregado pelo Imperador de preparar os navios da frota na qual ia como “Piloto Mayor”. Apesar de todos os sofrimentos da primeira viagem, ainda se alistaram na segunda: Andrés de Urdaneta, seu

contrerrâneo, Hernando de Bustamante, um dos tesoureiros da armada, e outros dois estrangeiros que embarcaram como artilheiros. No total cinco dos dezoito chegados a Sevilha!

A esquadra larga da Corunha a 24 de Julho de 1525. A 18 de Agosto parte-se o mastro maior do navio almirante e a 19, durante um forte aguaceiro, uma das naus abalroa outra causando estragos importantes. Só é atravessado o Equador a 12 de Outubro chegando ao Cabo de S. Agostinho a 18 de Novembro e à Baía a 26 do mesmo mês. Posteriormente costeia a costa sul do Brasil passando ao largo do Rio de Janeiro e avistando o Rio da Prata.

A 29 de Novembro fortes ventos e aguaceiros fazem dispersar vários navios sendo necessários alguns dias para os reagrupar. Um galeão entra no Rio de S. Cruz a 14 de Janeiro de 1526 e os outros quatro navios navegam até ao Cabo das Mil Virgens fundeando no Rio de Gallegos, onde encalham todos possivelmente devido a confusão da entrada do Rio com a do Estreito de Magalhães. Um forte temporal faz destroçar um deles, sofrendo os outros várias perdas de tripulantes e grandes avarias. Em emergência é lançada ao mar parte da artilharia. Sebastião De Elcano é obrigado a transferir-se para outro navio que entra pelo Estreito.

Novos vendavais atingem os navios na Primera Angustura e um deles tem que sair para o mar largo juntando-se aos outros logo que o tempo melhora. Novo mau tempo se abate sobre os três navios refugiados na baía de S. Tiago, causando-lhes ulteriores avarias. Consideradas as várias alternativas, optam por sair para o largo. Reúnem-se finalmente no Rio de S. Cruz a 13 de Fevereiro para reparar as avarias entrando de novo no Estreito a 5 de Abril. A travessia durará até 26 de Maio de 1526. Ao entrar no Pacífico outra tempestade os atinge. O Comendador Loaysa morre a 30 de Julho passando Sebastião Elcano a substituí-lo, mas este vem a falecer a 4 de Agosto de 1526. O Pacífico continuava a cobrar pesado tributo aos comandantes aos quais, no seu posto, lhes eram negados os últimos graus para os trezentos e sessenta! Aos marinheiros a sobrevivência bastava, mas era trágico o número dos que ficavam pelo caminho! E tão longe de tudo... A frota chega finalmente no dia 4 de Setembro à ilha de Guam. Ao aportar às Molucas em Outubro de 1526, restam apenas 120 homens dos 450 inicialmente embarcados.



Medalha de Fernão de Magalhães da autoria do escultor Vasco da Conceição.

EPÍLOGO

O nome de Magalhães foi catapultado de uma obscura povoação nortenha literalmente para o Universo, surgindo ligado a corpos celestes e às mais diversas actividades humanas, mormente às científicas. Homem do seu tempo, de personalidade complexa e de religiosidade por vezes fanática, em termos actuais, na qual ressalta contudo o seu inabalável espírito de missão, alicerçado num querer férreo.

A sua vida invulgar propôs-lhe algumas opções difíceis e portanto controversas: abandono das actividades no Oriente Português, lealdade ao Rei, leia-se à Nação, exílio, julgamento dos revoltosos, operações militares em terras longínquas. Cinco séculos decorridos, parece que, de facto, apenas falhou na última em que a sua avaliação da situação foi completamente desajustada e lhe custou a vida, em 10,18°N, 123,58°E, no longínquo dia de vinte e sete de Abril, Sábado do Calendário Juliano, reinando em Portugal El-Rei D.Manuel I, o Venturoso.

J. Baião do Nascimento
CMG ECN

Viagem de Instrução do Curso "VALM Magalhães Corrêa"

Dia 25 de Junho, Base Naval de Lisboa, pelas dez horas da manhã, ouve-se o apito distinto da faina de largada... Parte para o mar a fragata "Comandante Hermenegildo Capelo" para mais uma missão, a Viagem de Instrução dos cadetes do 4º ano da Escola Naval, onde à sua guarnição de cento e oitenta militares acrescem vinte e quatro cadetes do Curso "VALM Magalhães Corrêa". A largada é lenta e, enquanto a última espia é largada, caem lágrimas e desenham-se sorrisos com sabor a partida na expectativa de só voltar a vislumbrar a Base Naval de Lisboa no dia 3 de Agosto. Levam-se os olhares e os acenos de quem ficou no cais, canal do Alfeite afora... Porém é com o entusiasmo e o nervosismo próprios de quem parte, uns para a sua primeira missão, outros para mais uma, que no peito nasce aos poucos, o chamamento inconfundível do Mar...

Seguiam-se cinco dias de navegação até La Coruña, na costa norte da Galiza, na companhia de quatro navios espanhóis, que seriam nossos "irmãos de mar" durante aproximadamente duas semanas o SPS "Hernán Cortez" e três corvetas da classe "Descubierta", que, tal como a "Capelo", se encontravam numa missão de instrução de cadetes. A instrução, foi desde o início, o grande motor de toda a viagem, que encontrou precisamente na vertente operacional a grande mais valia, para os cadetes embarcados, relativamente a viagens precedentes. Juntaram-se assim sinergias para que objectivos comuns fossem atingidos, quer em termos de operações em conjunto, quer em exercícios internos do navio, em que se simularam as mais variadas situações de emergência, limitação de avarias e demais condições especiais. Os exercícios na vertente operacional iniciaram-se ainda em mar português, com um CASEX, exercício de defesa anti-submarina com a participação do N.R.P. "Barracuda", prosseguindo, já em mar espanhol, com diversos exercícios de defesa aérea (com a participação de aeronaves C101 e F18), e exercícios de SEAMANSHIP e de AIO, dedicados essencialmente aos cadetes embarcados.

Após a fase inicial que consistiu na integração dos alunos na vida e organização de bordo, foram ministradas



Cadete efectua navegação em aproximação RAS.

instruções sobre as diversas áreas de bordo, instruções essas que constituíram a matéria para um teste realizado no final da viagem.

No que concerne à instrução, a viagem do 4º ano mostra-se como o importante culminar de um ano caracterizado por um grau de especificidade muito grande entre as diversas classes: Marinha, Engenheiros, Administração Naval e Fuzileiros. A essa especificidade aparece ligada, necessariamente, uma orientação da instrução que tem de responder à multiplicidade de exigências de cada classe em termos técnicos e académicos. Foi uma oportunidade flagrante para os alunos a de viver e sentir a bordo aquilo que se lê e estu-

da na Escola. Nesta articulação tão delicada, a viagem de instrução do 4º ano envolveu esforços de coordenação e planeamento que estão muitas vezes para além daquilo que é humanamente possível num navio que acusa o peso da idade, e no qual ainda se sente "um cheirinho" ao outro lado do Mundo, a essa ilha chamada "do Sol Nascente".

Dia 29 de Junho entrámos em la Coruña, envoltos num nevoeiro que não é de todo surpresa por aquelas paragens. A euforia própria da chegada a um porto novo encheu os peitos que haviam sentido ainda apenas o nervosismo e a ansiedade da acção em operações e demais exercícios! Atracados, sempre na companhia de "nuestros hermanos", no cais de "la Bateria", a localização era privilegiada, bem dentro da cidade. A praia, a noite, a vida, caracterizam o porto de la Coruña que de uma forma natural contagiou cada um com o ritmo, o sol e os costumes de um povo que está tão perto de nós mas que, por vezes, parece tão longe...

Seguiu-se mais uma semana de exercícios e acções operacionais com a força espanhola, ao longo da costa norte da Península Ibérica, no Mar Cantábrico. À saída de



Reabastecimento no mar (RAS) com o SPS "Patino".

La Coruña houve a oportunidade de efectuar um enriquecedor intercâmbio com cadetes espanhóis. Serviu, para além da troca de experiências, para constatar que o Mar é verdadeiramente o grande “denominador comum” do Homem... As preocupações, os medos, as alegrias, a alma de tudo o que é feito a bordo reflecte que, mesmo sob bandeiras diferentes, somos iguais na forma como vivemos o mar...

Após tão enriquecedora experiência prosseguiram os exercícios operacionais, estando os cadetes embarcados cada vez mais destros na condução dos exercícios, em contraste com o arrancar lento de quem tenta pela primeira vez aplicar os conhecimentos adquiridos ao longo de quatro anos. Entre os demais exercícios existiu a oportunidade de efectuar tiro de 40mm e reabastecimento de líquidos com o SPS “Patino”.

Foi depois a vez de Santander, capital da Cantábria, onde permanecemos durante todo o fim-de-semana, de 6 a 9 de Junho, data em que partimos para a separação da força e para uma nova fase da viagem...

Em Santander encontrámos uma cidade bem diferente de La Coruña, uma cidade onde tanto a arquitectura dominante como o próprio enquadramento geográfico a tornam uma obrigatória referência na costa norte de Espanha. Durante toda a estadia em Santander o navio esteve aberto a visitas, tendo a sua afluência sido grande durante todo o fim-de-semana, motivado pela presença do navio-escola “Juan Sebastian d’Elcano” e do navio de apoio logístico “Galicia”..

Segunda-feira, dia 9, largámos pelas oito horas da manhã e no dia 10 deu-se, ao fim da tarde, o split da força espanhola... Navegando numa formatura em coluna, a “Capelo”, ocupando a última posição, aumentou velocidade, e, num gesto de cortesia, e sobretudo de festa, ultrapassou todos os navios da força efectuando o tão conhecido SAIL PASS.



Helicóptero “Lynx” efectuando “VERTREP” com o navio.

O período seguinte, e novamente em águas portuguesas, envolveu a participação de navios nacionais, os N.R.P. “Comandante Sacadura Cabral”, N.R.P. “Afonso Cerqueira”,



Tiro com peça de 100 mm.

N.R.P. “Augusto Castilho” e N.R.P. “Bérrio” com o qual se efectuaram diversos reabastecimentos de líquidos e sólidos numa perspectiva clara de instrução e adestramento da guarnição aos quais se juntou o ITS “Vittorio Veneto” em passagem pelas nossas águas. Aos reabastecimentos somam-se ainda os reboques e o VERTREP efectuado com um helicóptero Lynx. Mais uma vez houve a oportunidade de os cadetes tomarem contacto com outras realidades: três cadetes da classe de Engenheiros Navais – Ramo Mecânica embarcaram a bordo do Bérrio por um dia, e quatro cadetes de Marinha a bordo da Sacadura Cabral por dois dias, onde viriam a ter um envolvimento operacional activo nos exercícios que entretanto decorriam.

No dia 13, já sem a presença do “Bérrio” como culminar dos exercícios com a força nacional, realizou-se um exercício ASW, com o envolvimento dos N.R.P. “Delfim”, N.R.P. “D. Carlos”, NRP “Sacadura Cabral” e de um P3P, consistindo no disparo de torpedos pela “Capelo”, “Sacadura” e P3P.

Aguardava-nos já o porto de Portimão, cumprindo o planeamento, quando é anunciada a sua alteração: A viagem iria ser encurtada, por forma a terminar no dia 31 de Julho, sendo cancelados os portos de Toulon, em França, e de Barcelona, em Espanha. Restrições orçamentais e contenção de despesas justificaram esta alteração. Um novo planeamento foi

elaborado, contemplando, desta feita, os portos de Viana do Castelo, de Tróia e de Portimão, sendo o porto de Tróia, ou melhor, o P.A.N. Tróia, o local escolhido para a rea-

lização de um campeonato de futebol entre várias equipas da guarnição e cadetes. Por mais frustrações ou desânimos que tenha trazido o novo planeamento, ele merece o reconhecimento de um esforço em tentar, de toda a forma, transcender as dificuldades orçamentais dando a continuidade à instrução e motivação à guarnição.

Dia 14 de Julho, pela manhã, atracámos em Portimão, primeiro porto nacional da viagem. É como se de um primeiro regresso a casa se tratasse, e no fundo era-o de facto...

Entre Portimão e Viana do Castelo, onde atracámos no dia 20, foi possível navegar em companhia com a corveta “Afonso Cerqueira” que se encontrava envolvida na viagem de instrução do 2º ano, tendo sido também com ela efectuados diversos exercícios realçando a realização de tiro de 100mm, conduzido pelos cadetes da classe de marinha embarcados e um exercício SAREX com um helicóptero PUMA da FAP. De Viana o navio rumou a Tróia onde atracou dia 25 de Julho e se realizou o torneio de futebol.

Dia 26 de manhã rumámos novamente a Portimão, após termos efectuado um exercício de reboque com a corveta “Afonso Cerqueira”, onde atracámos dia 27 de Julho. Após a largada no dia 30, do último porto da viagem, o sabor que fica é o do dever cumprido, do dever cumprido para com a missão de instrução do navio e do dever cumprido para com o Mar. O Mar que sempre nos toma a alma por sua e que nos permite rever a nossa própria alma na hora poente, no vento, nas ondas em que o navio dança, incessante como se fosse uma sublime extensão de nós próprios... - “É preciso navegar...”, disse o poeta. E no final desta viagem sabe bem poder continuar as suas palavras com outras só nossas: - “...é preciso aprendermos a ser Mar!”

S. Robalo
1TEN

Batista
CAD EN-MEC

Laboratório de Análises Farmaco-Toxicológicas da Marinha Actividades do Ano 2000

INTRODUÇÃO

A Marinha Portuguesa tem vindo a desenvolver desde 1976 um programa motivador de estilos de vida saudáveis – PROJECTO VENCER – baseado no respeito pela dignidade humana e dos direitos individuais e colectivos. Tem, este projecto, como finalidade criar um ambiente de solidariedade e de apoio que permita o desenvolvimento de opções individuais correctas e geradoras de uma carreira profissional assente em valores éticos e sociais que colectivamente procurem criar locais de trabalho livres de drogas indutoras de comportamentos que possam afectar a segurança das pessoas e bens e a saúde dos consumidores. Na realidade o consumo abusivo de álcool e drogas induz nos utilizadores estados psicofisiológicos incompatíveis com o elevado nível de operacionalidade que é exigido aos militares no cumprimento da sua missão de Defesa Nacional. Este assunto começou a merecer acrescida atenção da Marinha logo no início dos anos setenta, período em que houve um substancial aumento do número de utilizadores de drogas em Portugal. A maior incidência deste incremento, mercê

Em 1 de Junho de 1976 é o próprio Estado Maior da Armada que analisa esta problemática e estabelece um conjunto de procedimentos que culminaram com a inauguração em 8 de Julho de 1980 do Laboratório de Análises Farmaco-Toxicológicas da Marinha (LAFTM). Este Laboratório, ora na dependência do Director do Serviço de Pessoal, inicia a sua actividade numa área até então inédita em Portugal, o controlo analítico-laboratorial do uso/abuso de drogas psicoactivas em meio laboral militar. A reflexão sobre a atitude a tomar face ao elevado número e natureza dos resultados obtidos durante os primeiros anos de actividade (cerca de 22,0% de consumidores), constitui o núcleo dinamizador de um programa organizacional de prevenção ao consumo abusivo



objectivo final obter a moderação do consumo de álcool e a abstinência total do consumo de drogas ilícitas, mobilizando diversificados recursos materiais, humanos e organizacionais. Ele compreende um vasto conjunto de acções, incluindo essencialmente a Prevenção Primária; Secundária (tratamento); Terciária (prevenção da recaída e reinserção social) e a referenciação/identificação de consumidores.

A referenciação de consumidores é feita essencialmente com base nas análises toxicológicas realizadas no LAFTM. Estas análises têm carácter prospectivo e são executadas sobre amostragens semanais provenientes de militares seleccionados de uma forma randômica computadorizada, estatisticamente representativa da composição qualitativa e quantitativa das várias Unidades/Organismos/Serviços da Marinha, tendo por universo a totalidade dos militares (oficiais, sargentos e praças).

A aleatoriedade da escolha dos indivíduos a testar, potencia o pretendido efeito dissuasor do consumo já que transforma e faz sentir cada um dos militares como potencial dador em permanência. Este forte efeito dissuasor desenvolvido pela intervenção laboratorial do LAFTM, constitui uma importante forma de Prevenção Primária.

O laboratório intervém ainda a nível da Prevenção Secundária, apoiando a fase de tratamento através de testes analíticos dissuasores do consumo.

Após a alta hospitalar é ainda o LAFTM que proporciona a monitorização analítica necessária à comprovação do estado de abstinência total de tóxicos exigida à prevenção da recaída e reinserção social do toxicodependente.



da tipicidade do fenómeno, verificou-se na população jovem, justamente o escalão etário que constitui a maior parte dos recursos humanos das Forças Armadas.

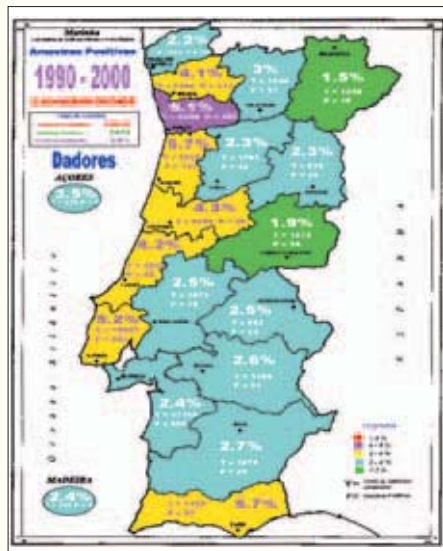
de substâncias psicoactivas que tem vindo a ser desde então desenvolvido pela Marinha.

Na actualidade o LAFTM continua parte fulcral deste programa que tem como

COOPERAÇÃO COM ENTIDADES CIVIS E MILITARES

Face à sua experiência e “know how” adquirido pelos oficiais farmacêuticos e técnicos do LAFTM ao longo dos anos na área analítica laboratorial para a detecção de drogas ilícitas e álcool em amostras biológicas em meio laboral militar, tem o meio civil acompanhado com interesse esta experiência.

Realçam-se as seguintes colaborações durante o ano 2000:



Percentagem de indivíduos positivos (canabinoides).

Colaboração com a Associação Industrial Portuguesa (AIP), na base do protocolo realizado em 1999, nas áreas analíticas e de formação de pessoal.

Colaboração com centros civis de Reabilitação de Toxicodependentes – “Associação de Reabilitação de Toxicodependentes – Nova Fronteira” na área analítica, funcionando o LAFTM como laboratório de recurso para confirmação e contra-prova de resultados analíticos positivos.

Estágios de formação em metodologias analíticas de cromatografia gasosa e espectrometria de massa para dois far-

ACÇÕES DE FORMAÇÃO

Participação dos oficiais farmacêuticos do LAFTM em duas reuniões internacionais: “Seventh Nordic Seminar on Drugs-of-Abuse – Copenhagen” e “The Value of Innovation in Drug of Abuse Testing – Sardinia”, nas quais foram debatidas a problemática dos riscos do uso e abuso do consumo das novas drogas sintéticas do tipo anfetamínico (Ecstasy) e apresentação de estratégias analíticas para a sua detecção em amostras biológicas (urina).

AValiação DA QUALIDADE TÉCNICA

Os Laboratórios que efectuem a pesquisa de drogas de abuso em meio laboral devem participar em programas Externos de Avaliação da Qualidade que melhor sirvam o âmbito das análises que efectuem. Este tipo de participação permite aos laboratórios o estabelecimento de critérios operativos homogêneos, avaliar a qualidade e as performances técnicas de todo o pessoal envolvido nas análise e são fundamentais para os laboratórios que pretendem vir a ser acreditados, pela norma europeia 17025.

O LAFTM participou nos seguintes Programas Externos da Avaliação da Qualidade Internacionais:

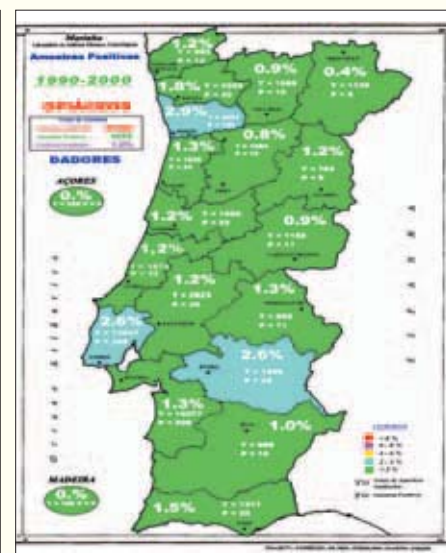
Programa Internacional de Controlo de Qualidade na Detecção de Drogas Ilícitas coordenado pelo Institut Municipal d’Investigació Mèdica, IMIM Barcelona.

Programa Internacional de Controlo de Qualidade na Determinação Quantitativa da Taxa de Álcool Etilico no Sangue, coordenado Instituto Nacional de Toxicologia de Barcelona.

RESULTADOS

1) AMOSTRAS

A pesquisa de drogas de abuso inclui, geralmente um processo com dois pas-



Percentagem de indivíduos positivos (opiáceos).

permite uma identificação correcta das drogas e seus metabolitos e a análise de um número elevado de amostras.

No ano 2000 para além das amostras da Marinha, incluídas no programa do Projecto Vencer, foram analisadas amostras dos Programas Externos de Avaliação da Qualidade e as enviadas por entidades Cíveis e Militares (Força Aérea e Guarda Nacional Republicana), que recorrem ao LAFTM para confirmação de resultados.

O resumo das amostras analisadas durante o ano 2000 e a sua distribuição são as expressas no quadro indicativo.

2) DISTRIBUIÇÃO DE INDIVÍDUOS POSITIVOS

A selecção dos indivíduos a analisar é aleatória, sendo contudo atribuído maior peso aos indivíduos em idade de risco que se situa entre os 18 e os 39 anos.

Nos dois gráficos apresentados indica-se a percentagem de indivíduos positivos em relação ao total de indivíduos analisados, distribuídos por Postos e Quadros, respectivamente.

3) DISTRIBUIÇÃO DE INDIVÍDUOS POSITIVOS PELO PAÍS

Nos dois gráficos acima apresentados indica-se a percentagem de indivíduos positivos em relação ao total de indivíduos analisados durante os últimos 10 anos, distribuídos pelos vários distritos do País, para Canabinoides e Opiáceos respectivamente.

RESUMO DAS AMOSTRAS ANALISADAS NO ANO 2000

Nº TOTAL DE AMOSTRAS	Nº TOTAL DE AMOSTRAS EXTRA-MARINHA	Nº TOTAL DE CONFIRMAÇÕES DE ALCOOLÉMIAS	Nº TOTAL DE TESTES DE DROGA REALIZADOS	Nº TOTAL DE DROGAS PESQUISADAS POR AMOSTRA
6.181	242	11	25.815	4

macêuticos do Instituto Nacional da Farmácia e do Medicamento (INFAR-MED) e estágio profissionalizante em química analítica para duas alunas da Escola Profissional de Setúbal realizados no LAFTM.

Colaboração com a Escola de Serviço de Saúde Militar nos cursos COPATD para oficiais.

sos: O procedimento de Triagem analítica para grupos de substâncias e o procedimento de Confirmação para a identificação de substâncias (droga e/ou seus metabolitos). Para a execução destes procedimentos, o LAFTM encontra-se aparelhado com equipamentos sofisticados (autoanalisadores, cromatógrafos gasosos e espectrometros de massa), que lhe

Rodrigues Tavares
CFR FN

Moreira de Azevedo
CTEN FN

Jesus Dinis
1TEN SEP

Destacamento de Acções Especiais

Exercício Combinado Portugal/Estados Unidos

FTX - OPERAÇÃO SUNRISE

A missão foi recebida pelo Estado-Maior da FOB(1) a bordo do navio Polivalente "Tróia" (fictício) em D-4, mediante uma Mitask(2) que ordenava a destruição de um centro de comunicações localizado na "Da Cruz" Island. Estas instalações eram propriedade de um cartel de droga que controlava o tráfico de haxixe proveniente do Norte de África com destino à Europa; neste centro, toda a informação era processada e transmitida às várias embarcações controladas pela organização e que efectuavam ilegalmente o transporte dessa mercadoria.

Em D-3, uma Equipa de Reconhecimento (SR Team) constituída por elementos do DAE(3) e do Det 1 - 19th SFG (ABN)(4) foram inseridos na Área do Objectivo por um Helicóptero Puma SA330 da Força Aérea Portuguesa; a cerca de 20 NM da Ilha, a equipa realizou um Helocast(5) com lançamento de todo o material e equipamento necessários à missão. Após a execução do salto e do bote pneumático LIB(6), a equipa infiltrou-se até à Ilha; aproximou-se sigilosamente do objectivo e durante dois dias manteve o local sob vigilância, obteve informações essenciais sobre o dispositivo de segurança, rotina e movimentos de pessoal, fazendo chegar à FOB através de rádios militares, um vasto conjunto de imagens e comunicados descritivos da situação.

Em D-1, o restante Grupo Operativo (que se encontrava em planeamento e ensaios a bordo), foi também inserido de helicóptero para a Ilha; após contacto com a equipa de reconhecimento em terra, o Grupo ultimou alguns pormenores de execução e ao amanhecer do dia D, efectuou a destruição do objectivo com sucesso. Imediatamente após os rebentamentos, o grupo retirou para a LZ "Dragão" para onde foi reembarcado.



Lançamento de botes em pára-quedas.

Este texto de ficção, permite transmitir ao leitor o cenário criado para o FTX deste exercício combinado de Forças Especiais que decorreu na Península de Tróia no passado mês de Julho.

ESTRUTURA DO EXERCÍCIO

O Ponto de Apoio Naval em Tróia foi o palco escolhido para juntar mais de 70 militares que participaram neste exercício combinado, com o propósito das Waterborne Special Operations. Delegado no Comando do Corpo de Fuzileiros e sob direcção do CFR FZ Ferreira Campos, este exercício teve a participação do Destacamento de Acções Especiais, do Destacamento de Mergulhadores Sapadores nº2 e do Det1/2ndBtl/19th SOF (ABN - US).



Contact Drills (Exercícios de Contacto).

Em apoio às várias séries realizadas, há ainda a registar a colaboração prestimosa dos NRP "Afonso Cerqueira", NRP "Orion", Esquadra 751 da FAP e de uma aeronave C130 da National Guard (US).

O exercício integrou-se no programa de intercâmbio militar entre os EUA/Portugal e o seu propósito visou a execução de missões combinadas no âmbito das Operações Especiais, utilizando o mar como vector natural de lançamento.

Para além dos benefícios conhecidos e resultantes deste tipo de treinos com forças congêneres, o intercâmbio (este em particular) procurou a uniformização de algumas técnicas e procedimentos tácticos, normalmente aplicados em Operações Especiais Navais.

O exercício foi conduzido no período de 17 a 30 de Julho e constou basicamente de duas fases distintas: Treino Cruzado (18 a 24JUL) e FTX (25 a 29JUL). Enquanto que na primeira fase o interesse reverteu na aproximação dos elementos operativos e no conhecimento mútuo dos meios e técnicas utilizadas pelas diversas unidades, a segunda procurou aplicar a táctica das OE incluindo o planeamento e a condução de várias missões, incluídas na Operação SUNRISE.

TREINO CRUZADO

Neste JCET e durante a fase de treino cruzado, realizaram-se várias séries onde se poderá destacar o mergulho com oxigénio, o tiro de combate, treino com helicópteros, navegação para além da linha do horizonte e salto em pára-quedas. No caso particular do pára-quedismo, há a salientar a realização (pela primeira vez no DAE) de um salto em pára-quedas para a água - no Estuário do Rio Sado, precedido de um lançamento de cargas. Para além deste "passo" realizado (e há muito ambicio-

nado), foi também relevante e pioneiro a construção e preparação de dois botes próprios (LIB) para posterior lançamento em pára-quedas, série esta que ocorreu no dia anterior ao salto, na Base Aérea nº6 do Montijo.

ENCERRAMENTO

O exercício terminou a 30 de Julho de 2001 com a realização de um almoço de encerramento, presidido pelo

Comandante do Corpo de Fuzileiros CMG FZ Cunha Brazão.

Estiveram ainda presentes, para além de todos os militares participantes no exercício, o Director do Estabelecimento Prisional de Pinheiro da Cruz e os Adidos (Naval e Exército) dos Estados Unidos em Lisboa.

PERSPECTIVAS FUTURAS

A realização de exercícios conjuntos e combinados com forças congêneres são, por norma, extremamente proveitosos, quer na avaliação e sistematização das técnicas e tácticas utilizadas pelas diversas unidades quer ainda no estudo e desenvolvimento de questões operacionais de âmbito logístico.

Anualmente e em média, o DAE participa em 2 ou 3 exercícios com forças estrangeiras no âmbito das acções especiais e quase todas em território nacional. A continuidade deste tipo de intercâmbios, quer a nível nacional quer internacional, permitirá seguramente um crescimento operacional do DAE de uma forma consistente e organizada.

(Colaboração do Comando do D.A.E.)

Notas

- (1) Forward Operational Base - Base Operacional Avançada
- (2) Mission Task - Ordem de Missão
- (3) Destacamento de Acções Especiais
- (4) Unidade de Operações Especiais Pára-quedistas US
- (5) Salto para a água a partir de helicóptero
- (6) Light Inflatable Boat

PRÉMIOS DA REVISTA DA ARMADA

Decorreu no passado dia 16 de Outubro a cerimónia da entrega dos prémios da Revista da Armada referentes ao ano 2000, realizada nas instalações da Revista.



O Almirante Vieira Matias entrega o prêmio "Comandante Joaquim Costa" ao Dr. Freire da Cruz, filho do Almirante Cruz Júnior.

O Almirante Vieira Matias, acompanhado dos elementos do seu Gabinete, do Director e Corpo Redactorial da R.A. e dos antigos Directores da Revista, visitou as instalações e presidiu à cerimónia de descerramento dos retratos dos Directores da R.A.

Seguidamente o Almirante CEMA procedeu à entrega do prêmio "Comandante Joaquim Costa", destinado ao melhor trabalho publicado na Revista da Armada, atribuído a título póstumo, ao VALM Abílio Freire da Cruz Júnior, autor do artigo intitulado "Sacadura Cabral – O homem que deu asas à Marinha", publicado nos números 330 e 331. O prêmio foi recebido pelo filho do autor, Dr. António José Freire da Cruz.

Seguidamente, o Almirante CEMA fez a entrega do prêmio "Almirante Pereira Crespo", destinado à melhor colaboração no



Entrega do prêmio "Almirante Pereira Crespo" ao 1TEN Moreira Silva.



DIRECTORES DA R.A.

CALM	António Júlio Malheiro do Vale	30/04/71 a 09/01/83
CALM	António Rocha Calhorda	10/01/83 a 28/03/89
CALM EMQ	Joaquim de Carvalho Afonso	29/03/89 a 02/10/91
CALM MN	Joaquim dos Santos Félix António	03/10/91 a 29/05/94
CALM	José Manuel Pereira Germano	30/05/94 a 26/10/97
CALM	João Manuel Velhinho Nobre de Carvalho	27/10/97 a 20/10/98
CALM EMQ	Luís Augusto Roque Martins	21/10/98 a ...

ano 2000, com que foi contemplado o 1TEN Jorge Manuel Moreira Silva, autor dos artigos "Prestes João: A verdade e a lenda", "Regresso a Goa", "Crónicas de Timor" (1ª e 2ª parte) e colaboração na elaboração das mesmas crónicas (3ª, 4ª, 5ª e 6ª parte), publicados, respectivamente, nos nºs 329, 330, 331, 333, 334, 335 e 336.



Aspecto do almoço oferecido pelo Almirante CEMA.

O Almirante CEMA enalteceu os laureados, reconhecendo o valor dos trabalhos premiados que contribuíram para a difusão cultural da Marinha e valorização da Revista da Armada.

Por ocasião da passagem este ano do 30º aniversário da fundação da Revista da Armada, o Almirante Vieira Matias ofereceu um almoço aos premiados e aos antigos e actual Directores da R.A.

HOMENAGEM ANUAL AO ALMIRANTE ARMANDO DE ROBOREDO

No passado dia 17 de Setembro, o Corpo de Fuzileiros prestou homenagem à memória do Almirante Armando de Roboredo, passados que são catorze anos após o seu falecimento.

A cerimónia presidida pelo Comandante do Corpo de Fuzileiros teve lugar na capela da Base de Fuzileiros, e contou com a presença dos Coman-



dantes das Unidades de Fuzileiros e delegações de oficiais, sargentos e praças em representação das mesmas.

Quis desta forma o Corpo de Fuzileiros homenagear e enaltecer a figura de relevo que foi o Almirante Armando de Roboredo, e da sua profunda ligação à história recente dos Fuzileiros.

COMPCOMAR 2001

● O Grupo Nº2 de Escolas da Armada através da Escola de Comunicações, dentro da tradição que remonta a 1974, realizou mais uma edição da Competição de Comunicações da Armada, edição de 2001 – COMPCOMAR 2001, mantendo-se inalterada a linha mestra pela qual se regem os objectivos desta iniciativa: Incrementar o treino e a eficiência dos operadores, estimulando o seu interesse pelas comunicações.

A COMPCOMAR 2001 desenrolou-se em duas fases distintas: Provas de Selecção (que decorreu entre 21 e 23 de Março) onde foram seleccionados os melhores concorrentes em cada uma das provas regulamentares, e as Provas Finais (entre 07 e 10 de Maio) onde os candidatos apurados na fase anterior puderam pôr à prova as suas mais completas capacidades nas várias vertentes das comunicações militares abrangidas nesta competição.

A COMPCOMAR 2001, pela primeira vez, não incluiu a já saudosa prova de Morse Acústico, decisão tomada na sequência da extinção desta quase bicentenária forma de comunicação, ficando desde já a homenagem a todos os que, com grande mestria, dominaram esta arte de comunicar ao longo de tantos anos. Assim, esta competição pôde contar com as seguintes seis provas: Morse Luminoso, SIC-SSC(Sistema Integrado de Comunicações – Sub-sistema de Supervisão e Controlo), SIC-MOST4 Ships (Sistema Integrado de Comunicações – *Message Oriented Service Technology for Ships*), MMHS(Maritime Message Handling System) - Terminal de Operador, Questionário de Comunicações e Sinalização Visual, esta última constituída por equipas de três elementos.

Na vanguarda da evolução tecnológica de que têm sido alvo os Sistemas de Comunicação e Informação utilizados na Marinha, o Grupo Nº2 de Escolas da Armada - Escola de Comunicações tem tido a permanente preocupação em deter e melhorar as ferramentas de formação com eles relacionadas, sendo esta competição reflexo do empenho desta unidade na permanente convicção da importância da qualidade da formação dos nossos militares.

A realização da COMPCOMAR 2001 contou com o apoio da EID – Empresa de Investigação e Desenvolvimento, Banco Totta & Açores, TMN, PT Prime e SETRONIX, através do patrocínio das várias provas realizadas, entidades estas que se fizeram representar na cerimónia de entrega de prémios que decorreu durante a cerimónia oficial de comemoração do dia do Grupo Nº2 de Escolas da Armada realizada em 22 de Junho, presidida pelo Superintendente dos Serviços do Material, VALM Vidal Abreu, que contou ainda com a presença de diversas entidades militares e civis convidadas, pela guarnição do G2EA e alguns familiares.



Director da Escola de Comunicações, representantes das entidades patrocinadoras e alunos premiados.

PRIMEIROS CLASSIFICADOS DO COMPCOMAR 2001

RECEPÇÃO E TRANSMISSÃO DE MORSE LUMINOSO

208694 1MAR CCT BARATA CZMS

MMHS – TERMINAL DE OPERADOR

245392 1MAR CCT TEIXEIRA CZMS

SISTEMA INTEGRADO DE COMUNICAÇÕES – SSC

242089 1MAR CRO PIRES NRP C. REAL

SISTEMA INTEGRADO DE COMUNICAÇÕES – MOST4

561394 1MAR CRO SILVA NRP C. REAL

QUESTIONÁRIO DE COMUNICAÇÕES

208694 1MAR CCT BARATA CZMS

PROCEDIMENTO VISUAL (EQUIPAS)

121790 1MAR CCT SERRAS CZMS

6318491 1MAR CCT LIBERAL CINCSOUTHLANT

208694 1MAR CCT BARATA CZMS

REUNIÃO DE OPERADORES DOS HELICÓPTEROS LYNX

● Organizada pela Direcção de Navios, decorreu entre 18 e 20 de Setembro, nas suas instalações, a 41ª Reunião do “Multilateral Lynx Support Committee” (MLSC), grupo de discussão e análise de problemas técnicos dos Helicópteros Lynx, e que reúne semestralmente todas as Marinhas europeias operadoras destas aeronaves, bem como a Marinha Brasileira, além do seu construtor, Agusta Westland, e a Rolls-Royce, fabricante dos motores que as equipam.

A Marinha faz parte deste grupo desde 1991, sendo representada em todas as reuniões por oficiais da Direcção de Navios (Divisão de Helicópteros) e Esquadrilha de Helicópteros.

Estiveram presentes em Lisboa 31 delegados estrangeiros, provenientes da Alemanha, Brasil, Dinamarca, França, Holanda, Inglaterra e Noruega,



além de representantes das empresas mencionadas.

No primeiro dia, a sessão foi aberta pelo Director de Navios, que na ocasião salientou o quanto importante é para a Marinha a organização de reuniões internacionais neste âmbito, referindo ainda os benefícios mútuos decorrentes das trocas de informação técnica e experiências entre os diversos operadores.

A reunião incluiu no último dia uma visita à empresa EDISOFT, que patrocinou o habitual jantar oficial, e decorreu de forma bastante proveitosa, tendo mais uma vez constituído, um fórum de grande interesse para debate e discussão de assuntos de carácter técnico associados aos Helicópteros Lynx, visando garantir a operação destas aeronaves com padrões de máxima segurança.

casão militar



Criámos para si um espaço remodelado com um diversificado leque de marcas e produtos conceituados. Disponíveis nas nossas lojas de Lisboa e Porto.



LISBOA Campo de Santa Clara, 1147-651 Lisboa T. 218 845 800 F.218 876 104
2ª a **Sábado** das 10h às 19h

PORTO Rua da Boavista, n.º 216, 4050-102 Porto T.222 004 504 F. 222 003 943
3ª a **Sábado** das 10h às 19h

www.casao.pt

> Perfumaria > Secção Militar > Secção Aventura e Sobrevivência > Livraria > Secção Desporto e Gangas > Secção Criança > Secção Senhora e Homem > Informática > Fotocine > Electrodomésticos, Tapeçaria, Atoalhados e Cristais

Informe-se sobre o nosso sistema de crédito:
N.º de Apoio ao Cliente: 218 845 800 Ext:115

Correr Pela Vida

A mente de cada um é uma entidade de reputada complexidade. É constituída por intrincados caminhos labirínticos, com janelas mais ou menos coloridas a que chamamos recordações, memórias... Não há duas mentes iguais, como não existem duas vidas iguais... Cada Homem vai construindo, assim me parece, uma aldeia de emoções de experiências próprias, que constituem o seu Eu.

Por isto, podemos ser muitos milhões de homens sobre a terra, podemos partilhar cidades, vivências, esperanças, mas seremos sempre diferentes...

Em honesta humildade, todos o sabemos, muito do que afecta a nossa vida não foi (nem será nunca) dependente dos nossos desejos... São diversas as circunstâncias que nos condicionam e condicionam as nossas decisões. Algumas decisões são difíceis, deixam marcas, modificam vidas...

A bordo, onde o tempo é longo e as verdades e os medos tomam proporções gigantescas, encontrei muito sofrimento psíquico. Certos acontecimentos passados deixam marcas, que nos fazem sofrer desmesuradamente - quais Adamastores num mar turbulento de insónia, tristeza e, em particular, muita pena de nós próprios.

Precisamente porque não falta tempo a bordo, um bem cada vez mais raro nas nossas vidas, muitas vezes conversei, longamente, com viajantes tristes desse mar revolto. Nesse Sul, ao mesmo tempo perto e longe, escondido dentro nós, a empatia e a racionalização são quase sempre indispensáveis para dobrar o Cabo da Boa Esperança... para lá, muito para lá, da comiserção e do sofrimento auto-infligido...

A história que vos trago hoje é a de um desses homens dilacerados pelo que consideram terem sido passos errados, de um passado que não podem mudar...

Conheci em tempos, numa das Vasco da Gama, um filho amargurado pela morte do pai, que procurava, repetidamente, o Serviço de Saúde por queixas físicas inconsequentes. A verdade é que esse oficial, tinha tido, ao longo de toda a sua vida, uma péssima relação com o pai. Na adolescência o pai, um homem de formação antiga, muito religioso, não via com bons olhos o quotidiano do filho - na altura um estudante sofrível, muito mais interessado, em jogar futebol, sair à noite com os amigos nas onnipresentes discotecas e, acima de tudo, descurava completamente a tradição familiar nortenha de tradição católica.

As discussões sucediam-se numa desagradável sucessão de insultos, incompreen-

sões e mal estar familiar... Num paroxismo de desafio, o filho decide alistar-se na Marinha, onde aliás já granjeara uma carreira que ultrapassava a simples regularidade.

Na sua vida pessoal, o Atleta (assim o vou chamar por razões que mais tarde se compreenderão), também tinha acalmado. Há já dois anos tinha casado e havia agora um bebé de 11 meses, do qual falava com emoção. Nunca mais voltara à casa paterna. As notícias familiares eram raras desde a morte precoce da mãe, por doença grave e, dizia-se, dilacerada pelo abismo que afastara o seu único filho do convívio de casa... Havia já dez anos.

Recentemente, um primo afastado, telefonara-lhe afirmando que o pai estava, ele também, muito doente... Pensou, pensou e decidiu que não ia saltar, ainda dessa vez, a vala funda que os dividira ao longo dos anos. Tinha cicatrizes profundas, memórias de palavras duras e a imagem de um homem de pedra, frio, quase feroz, na sua intranquilidade... Não foi visitar o pai.

O pai, por seu lado, nada fez para activamente procurar fechar a ferida. Nem a proximidade da morte, nem a solidão, profunda, o demoveram. - "Também tinha as suas razões..." - disseram alguns depois da sua morte, apontando o dedo acusador ao filho.

Assim, este homem de rijos princípios, definhou solitariamente, até um fim triste e um funeral obscuro, como se de um indigente se tratasse.

A vida continuou, porque continua sempre...

Com o tempo, contudo, a memória do pai passou a atormentar o nosso militar. Inicialmente, não passava de uma amarga recordação, até que progressivamente se insinuou até ao estatuto de pesadelo. A

mágoa provinha da ausência de perdão. Parecia-lhe agora incompreensível a sua incapacidade para perdoar ao pai, no que viriam a ser os seus dias finais. Parecia-lhe, ainda, na bruma do tempo e com a sensatez própria do amadurecimento, que um consenso poderia ter sido atingido, no passado.

De repente, o Atleta compreendeu que parte da cisma se deveu a si próprio, pelo menos tanto como à incompreensão do pai - até então, a seus olhos, o único culpado pela situação.



Não dormia bem. Pesava-lhe a consciência. Quanto mais meditava sobre o assunto, mais sofria, pois o ponto de não retorno constituído pela falecimento do pai, impedia, agora, qualquer tentativa de reconciliação...

Na verdade, saberá o leitor, odiar quem realmente se ama é uma situação das mais dolorosas. Cria um turbilhão, por dentro, como quando dois afluentes de um mesmo rio se encontram, até negociarem a calmaria de um leito comum. Configura uma situação em que não há vencedores, nem vencidos, só tristeza... Acompanha-se sempre de sofrimento pois se persistimos no ódio, falta-nos

o calor desse ente querido. Se valorizamos o amor, sofremos também, muitas vezes, pela incapacidade de mudar o ente amado. Qualquer decisão neste caso é válida, porque não há decisões perfeitas, nem ninguém está aqui totalmente certo, ou errado...Fica-nos só, muitas vezes, o vazio do incompreensível e o desejo, profundo, de que tudo fosse diferente...Contudo, frequentemente, não o é....

Ora, felizmente, naquele navio, havia espaço para correr. Ainda que no frio metal, ainda que em círculos, mas era corrida. Há na corrida, quando o esforço é honesto e duro, um momento sublime, por muitos relatado, em que a mente se cala e um silêncio livre nos invade. Nesses instantes, únicos, não há Bem nem Mal, nem Certo ou Errado. Só há um movimento mecânico que impele um pé na frente do outro num bater ritmado, quase como se de um bailado se tratasse.

É um silêncio bendito, que muitas vezes procurei na vida, sempre que dores ferozes me atormentaram, ou medos, maiores que a morte, me assustaram...

No final desse clímax de esforço, começamos lentamente a sentir. Sentimos, ao de leve, primeiro o vento na face, depois o sol na distância, ou o azul do mar, que afinal tem um tom que desconhecíamos...

Nesses momentos, acredito eu, estamos perto de um paraíso verdadeiro, em que todas as dores se calam, em face de um prazer belo dos sentidos, que nos põe de bem com as vibrações do mundo e com o nosso

próprio ser. É, se o leitor quiser, uma droga com capacidade para libertar do desencanto mesmo o mais sofredor, sem pedir nada em troca, excepto vontade e disciplina...

Convidei o meu amigo a correr diariamente, tal como eu próprio o fazia. E ele aceitou. Corríamos, nós e outros, diariamente, sempre que as operações de voo o permitiam. Com o tempo o Atleta adaptou-se a correr com balanço, a sorrir ao vento ou à chuva. Aceitou o corpo cansado e a disciplina do esforço.

Pouco a pouco o Atleta foi conseguindo o silêncio em si próprio e a aceitação do inevitável. Com o tempo, ainda, atingiu um novo patamar de equilíbrio no seu íntimo, a que alguns chamarão crescer...

É que, tenho a certeza, só fica perplexo, só sofre, quem genuinamente tem sentimentos. A culpa que atormentava o nosso Atleta e o inferno, que daí advinha, não são merecidos, ainda que ele – como muitos de nós, num ou noutro momento das nossas vidas – não conseguisse libertar-se. E eu, tal como muitos, cansei-me de ver pessoas boas e sensíveis, sofrerem pela sua sensibilidade, pela sua honestidade.

Encontrei, infelizmente, outros homens cheios de certezas, muito seguros de si próprios, para os quais estes problemas são triviais, próprios de velhas, padres e crianças...Para este tipo de pessoas tudo corre bem, porque, acreditam serem donos da verdade última, em quase tudo...Importam-se pouco ou nada com o que outros sentem, ou sofrem. Habitualmente são escravos de um

só mestre, seja este o dinheiro, a ambição, ou a vaidade. Destacam-se pela incapacidade que têm de rir de si próprios e pelo sorriso amarelo com que falam dos outros...

Já corri em muitos lugares do Mundo por onde a sorte e a Marinha me levaram, desde o frio europeu, até ao calor húmido dos trópicos. Em cada lugar pude perceber a vida de uma forma distinta, mas sempre livre...

Muitas vezes, mesmo fisicamente confinado, recordo postais coloridos, gravados na alma, como o pôr do sol, no molhe, em Ponta Delgada, ou a chuva, quente e doce, por entre a folhagem de uma ilha tropical. Cada uma dessas memórias, físicas, reais, leva-me dali para fora e para fora dos meus receios. E no tal labirinto escuro da mente, cada janela destas é refúgio seguro. É libertação.

Talvez o nosso Atleta devesse ter perdoado o pai, ainda em vida deste. Mas, certamente, cada um de nós tem um talvez daninho, que lhe atormenta a existência. Cada um terá, também, a sua forma própria de se libertar.

Por mim, vou concluir esta história, afirmando, inequivocamente, que no oceano de perplexidade, em que cada vez mais navegamos, o esforço parece ser farol seguro, para atingir a paz.

- Ora este vai continuar a acreditar em fantasias! – gritarão alguns.

Vou, vou continuar a acreditar com todas as forças. Quem sabe, não sou velha, nem padre, mas talvez seja criança? 

Doc.

BIBLIOGRAFIA

Almirante Eugénio Ferreira de Almeida (Curriculum Vitae)

Noventa anos é uma bela idade em que já vale a pena olhar para trás, e, querendo e sabendo, fazer uma redacção para coleccionar em letra de forma o quanto se fez, se possível quando, como, porquê e, com presunção ou sem ela, para quê, O Almirante Ferreira de Almeida quis ele próprio deixar-nos a sua visão pessoal deste apanhado da sua vida, e oxalá possa continuar a brindar-nos com outros e novos feitos; afinal noventa anos, não constituem meta a considerar, conquanto muitos não tenham a dita de os conseguir no rol dos vivos.

Contando com as facilidades enormes com que hoje se faz um livro, com apresentação até que anos atrás seria um luxo, (só lhe está faltando a ficha técnica – que facilmente se pode imaginar – é quase só um nome para as várias alíneas) o livro que o Senhor



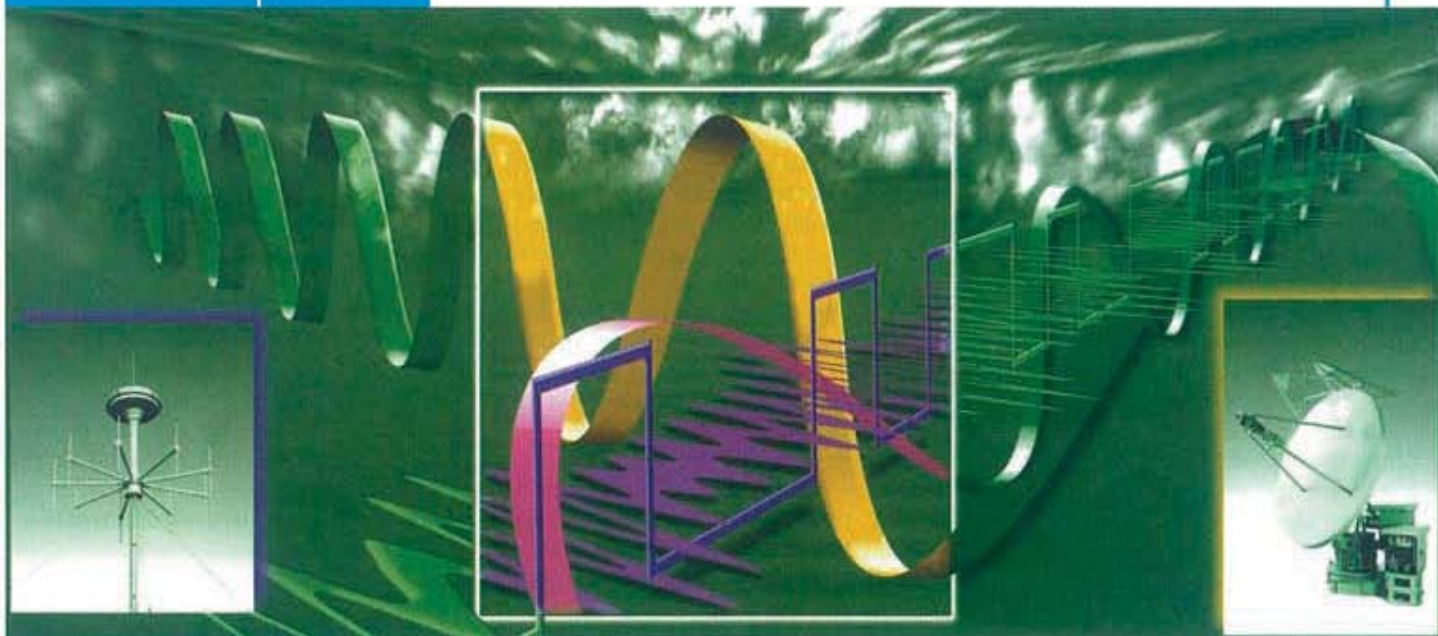
Almirante Ferreira de Almeida teve a gentileza de deixar na Revista da Armada, é um exemplar de 50 páginas numeradas em algarismos árabes, mais 26 (XXVI) numeradas em romano, estas últimas apresentadas como "Adenda ao Curriculum Vitae / Pró Marinha / Algumas Das Atenções Despertadas Com Reflexos Prestigiantes / Desde 1937".

Toda a vida deste distinto oficial é de facto bem cheia, de tal modo que fica útil divulgá-la.

A R.A. agradece ter sido contemplada com o volume que o próprio nos fez chegar por um amigo comum. 

S. Machado
CMG REF

Signal Intelligence and Electronic Warfare



Solutions for Interception, Identification and Electronic Countermeasures

Military forces, the police and government agencies with security-relevant tasks can only be successful if their technical equipment is up to the latest state of the art. Survival in the "digital battlefield" is only possible through the use of flexible technology. You simply have to be the fastest and "smartest" to intercept and evaluate the multitude of signals and information to be successful in the age of information warfare.

"SIGINT goes digital" is the trend. All instruments and systems from Rohde & Schwarz are completely in line with this trend through the massive use of extremely fast data and signal processors for

and signal processors for digital signal processing and the use of intelligent modular hardware and software.

We assist you in solving your complex tasks by providing all-inclusive solutions for searching, detecting, analyzing and jamming all communication signals from HF to SHF as well as non-com signals. And that for any type of modulation and transmission method. Whether voice, fax or data, analog or digital signals, encryption or LPI methods such as frequency hopping or spread spectrum technique — we have the optimum solution for you in store. Would you like to know more?



ROHDE & SCHWARZ

TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, S.A.

Rua General Ferreira Martins, nº 6 - 2B • 1495-137 Algés • Tel: 214 123 590 • Fax: 214 123 600
• E-Mail: telerus@mail.telepac.pt

JOQUEMOS O BRIDGE

(Problema nº 36)

Norte (N):			
♠	♥	♦	♣
D	A	5	A
8		3	V
6			9
5			6
			4
			2

Oeste (W):			
♠	♥	♦	♣
V	7	R	8
	6	D	3
	5	V	
		9	
		8	
		4	
		2	

Este (E):			
♠	♥	♦	♣
10	V	10	R
9	10		D
3	4		10
2			7
			5

Sul (S):			
♠	♥	♦	♣
A	R	A	-
R	D	7	
7	9	6	
4	8		
	3		
	2		

Com E-W vuln, S cumpre 6♠ ou 6♥ contra qualquer saída, face às ♥ 3-3. 6♠ será o contrato mais natural, cujo cumprimento não tem qualquer dificuldade, mesmo com os 4 trunfos encostados, dando apenas uma ♠. Mas como deve S jogar para cumprir o contrato de 6♥, com saída de W a ♦R?

(Solução neste número)

SOLUÇÕES

PROBLEMA Nº 36

Escolhemos esta saída mas a solução é igual para qualquer outra, com naturais adaptações para chegar à mesma posição final. Teremos apenas que encontrar uma forma de squeeze E entre ♠♣, porquanto está obrigado a ter de segurar as ♠ e as figuras de ♣ para defesa desse naipe, face ao AV de N. Se descobriu, parabéns. Vejamos então: Faz ♦A, vai ao morto no A de trunfo e joga ♣A baldando um ♦; vem à mão no corte de um ♣ e joga 3 voltas de trunfo, ♠A e ♦ para W; a 4 cartas do fim a posição será: W só tem ♦, N tem ♠D86 ♣V, E tem ♠1093 ♣R e S ♠R74 ♥8; o squeeze será feito pelo próprio W, que só tendo ♦ coloca o parceiro sem defesa e S pode baldar uma ♠ do morto. Para 6♠ e a mesma saída, uma linha de jogo a seguir: ♦A, ♥ para o A, ♠ para o A, ♥R para baldar o ♦ do morto, ♦ para corte e recorte ou não de E; se recortar basta baldar um ♦ no ♣A, destrunfar e as ♥ estão boas; se não recortar balda na mesma o ♦, dá 2 voltas de trunfo ficando ainda com um, tal como E, e vai jogando as ♥ dando apenas o trunfo que ficou de fora. Com outra saída adapte.

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

(Problema Nº 320)

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

HORIZONTAIS: 1 – Privara da posse. 2 – Amainara. 3 – Nota musical; porto da Beócia onde se reuniu a armada dos Gregos antes de partir para Tróia, e onde Ifigénia foi sacrificada; no princípio de pera. 4 – Nome próprio feminino; imensidão; possuir. 5 – Insecto díptero que vive sobre o corpo do homem e de muitos animais; lançar fogo a. 6 – Leão na confusão; ilha grega do Arquipélago das Cíclades, onde foi achada, em 1820, a Vénus de Milo. 7 – Cargo, funções ou dignidade de deão; adicionar. 8 – No meio e no fim de aleas; tritura; nome próprio masculino. 9 – Réis; mau humor (fig); gume. 10 – Grupo de peças de artilharia. 11 – Patentear.

VERTICAIS: 1 – Privar do poder. 2 – Tribo de asteráceas que tem por tipo a ímula ou émula. 3 – Apelido; fileiras; símb. quím. do chumbo (inv). 4 – Altar; filho de Jacob; botequim. 5 – Lança o prumo para sondagens; olvida. 6 – Ligo (inv); sinete (inv). 7 – Pássaro dentirrosto, também chamado cotinga-azul; aparelho de cipó, de forma semicircular e encimado de uma cruz, que as mulheres cristãs da Índia levam, ao som da música, em certas festas religiosas (Bras). 8 – Três consoantes de isocronismo; três de tempo; nome de letra grega (inv) (pl). 9 – Rio costeiro de França; acto ou efeito de teimar; símb. quím. do átomo. 10 – Iludira (fig). 11 – o mesmo que aterrar.

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS Nº 319

HORIZONTAIS: 1 – Butargas; oc. 2 – Olea; rl; ano. 3 – Tom; espia. 4 – Aforismo; rr. 5 – Loriga; moi. 6 – Ob; Galagala. 7 – Sisos; dano. 8 – Aar; coligo. 9 – Cetim. 10 – Uveas; anual. 11 – Xalmas; osso.

VERTICAIS: 1 – Botalos; lux. 2 – Ulofobia; va. 3 – temor; savel. 4 – Aa; rigor; am. 5 – Ligas; asa. 6 – Gr; sal. 7 – Alem; adoca. 8 – So; galeno. 9 – Ap; manitus. 10 – Onirológicas. 11 – Coaria; omlo.

Carmo Pinto
ITEN REF

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CMG Agostinho Ramos da Silva, Chefe da Repartição de Oficiais da Direcção do Serviço de Pessoal, em substituição do CMG Jorge Alberto Araújo Cunha Serra ● CMG AN Reinaldo Silva Castro, Director da Chefia do Serviço de Apoio Administrativo, em substituição do CMG AN António Joaquim Almeida Moura ● CMG AN Luís Carlos Calceteiro Serafim, Director da Direcção de Administração Financeira, em substituição do CMG AN Adolfo Aboim Roçadas Ramalho ● CMG MN Luís Augusto Rodrigues Fernandes Junior, Presidente da Junta de Saúde Naval, em substituição do CMG MN José António Pinto Sousa Borges ● CMG Arménio Cunha, Chefe da Repartição de Sargentos e Praças da Direcção do Serviço de Pessoal, em substituição do CMG José Augusto Vilas Boas Tavares ● CMG João da Cruz de Carvalho Abreu para o cargo HC-77 Chief Above Water no Comando Supremo Aliado do Atlântico SACLANT em Norfolk, E.U.A., em substituição do CMG José Augusto de Brito ● CMG Fernando Manuel de Oliveira Vargas de Matos, Chefe da Divisão de Informações do Estado-Maior da Armada, em substituição do CMG Fausto José Tomás Coelho ● CFR FN Carlos Alberto Carrondo Tomé dos Reis, Presidente do Grupo Coordenador de Combate à Droga e ao Alcoolismo, em substituição do CMG FN João Pedro do Amaral Alegria ● CFR António Tomé Robalo Cabral para o cargo C 35-656 Procedural Interoperability Standards no IM5 em Bruxelas - Bélgica, em substituição do CFR José Ribeiro da Silva Campos ● CFR MN Artur Augusto Teixeira Pereira de Castro, Presidente da Junta de Recrutamento e Selecção, em substituição do CMG MN José Filipe Araújo Moreira Braga ● CFR Henrique Manuel de Sousa Estrela Martins para o cargo HC 3308-Staff-Officer, Exercise Development no Comando Supremo Aliado do Atlântico SACLANT em Norfolk - E.U.A., em substituição do CMG António Alberto Rodrigues Cabral ● CFR Francisco José Nunes Brás da Silva para o cargo OPS-416 Staff-Officer Crisis Management Operations Division no IMS em Bruxelas, em substituição do CFR Luís Manuel Fourniaux Macieira Fragoso ● CFR Fernando Nuno Claro Fidalgo de Oliveira, Director do Depósito de Munições NATO de Lisboa, em substituição do CFR Jorge Manuel Lopes da Fonseca ● CFR Luís Manuel Fourniaux Macieira Fragoso, Director de Instrução da Escola Naval ● CTEN José Manuel Ministro Ribeiro da Costa para o cargo AFAI PP-066 - Requirentes Officer no RHQ - AFSOUTH Nápoles - Itália.

RESERVA

● CMG Manuel Luís Amaral Pereira ● CMG EMQ Carlos Manuel de Sousa Costa Ramos ● CFR MN Veríssimo Manuel Martins de Jesus ● CFR João Manuel Borba Caldeira ● CFR José Pedro Rodrigues de Almeida Pico ● CFR Manuel Alexandre Ferreira Pinto de Abreu ● CFR EM Fernando Manuel da Cunha Manilha ● CFR SEF Manuel António Frederico Piteira ● CFR Jaime da Piedade Neves Simões ● CFR Rui de Azevedo de Almeida ● CFR José Teixeira Ferreira Gil ● CTEN José António de Moura Veloso ● 1TEN Francisco Carreira de Oliveira ● SMOR Domingos Rosa Caeiro ● SMOR António Caldas Alves ● SMOR António Manuel da Cruz Chaveiro ● SCH Celso de Araújo Batista Ruão ● SAJ Manuel Luís Fernandes ● SAJ Joaquim Manuel Maneiras Alferes ● SAJ João Dionísio Correia ● SAJ José António Soares Pereira de Castro ● SAJ António Domingos Amaro Martins ● SAJ Manuel Tomaz Baião ● SAJ Carlos José Vieira ● 1SAR António José Narciso Correia ● 1SAR Horácio Guerreiro Nobre ● 1SAR Joaquim Augusto da Fonte ● 1SAR José Guilherme de Magalhães Vieira ● 1SAR Mário da Conceição Lopes ● 1SAR Laureano Rodrigues Costa ● 1SAR Armando da Silva ● CAB João António Mascarenhas Pires ● CAB José António Valente Simão ● CAB Humberto Veleda Pires ● CAB Leonel Beça Macho ● CAB José Joaquim Serrano Fialho ● CAB Mário Peixoto Casimiro ● CAB José Avelino Trindade Corucho ● CAB António Reinaldo Moreira dos Santos Silva ● CAB João António Lourenço.

REFORMA

● CMG Humberto de Vasconcelos Gonçalves ● CFR António da Silva Fernandes ● CFR Victor Manuel Dias Coelho da Silva ● CTEN João Augusto Rebelo ● CTEN José Domingos Vieira Faria ● CTEN Ramires Palma Bonito ● 1TEN António Joaquim Batista Modesto ● 1TEN Simão Bispo da Costa ● 1TEN Manuel Gaspar ● SMOR Francisco Inácio Rosa ● SMOR Armando Mota da Silva ● SCH Armando Nunes do Nascimento ● SCH Carlos Joaquim dos Santos ● 1SAR António de Oliveira Bernardes ● SAJ Joaquim Afonso Bernardo ● SAJ André Bastos Henriques ● SAJ Rodrigo de Jesus Palma Dias ● SAJ Arnaldo Fraga Ferreira ● SAJ Manuel Catarino Dourado ● CAB António Lopes Ribeiro Pinto ● CAB Joaquim José Gonçalves ● CAB António do Espírito Santo Rodrigues da Silva.

FALECIMENTOS

● VALM REF Alberto Amaral Marques de Abrantes ● CMG REF Francisco José de Oliveira Seixas ● 1TEN SG REF César Maria da Luz ● 1TEN SG REF Manuel Clemente Figueiredo Gomes ● 1TEN OT REF Jorge dos Santos Nunes ● 1TEN OT REF António Miguel Gomes ● 1TEN OT RES Manuel Margato Curioso ● SCH TF RES Mário Barata ● SCH CE RES Luís Manuel Rianços ● 1SAR TFD REF José Rosa Vicente ● 1SAR M REF Bernardo Feliz Pinto ● CAB A Arlindo Leonardo Vaz dos Santos.

CONVÍVIOS

CLUBE ESCOLAMIZADE

● As comemorações do 10º aniversário da fundação do Clube Escolamizade vão ter lugar em Albufeira, iniciando-se no dia 11 de Novembro com um concurso de pesca desportiva e outro de petanca seguido de um magusto de S. Martinho. No dia 17 de Novembro, terá lugar uma exposição de pintura e uma revista à portuguesa no auditório da Câmara Municipal de Albufeira. À noite realizar-se-á o tradicional jantar de aniversário no restaurante "Solar da Planície" (Açoteias - junto ao Hotel Alfamar), seguindo-se a entrega de diplomas aos sócios fundadores. As festividades encerrarão no dia 18 de Novembro com um Porto de Honra para os associados e convidados na Sede Social do Clube.

7º CONVÍVIO DOS MARINHEIROS DO CONCELHO DO SABUGAL

● Presidido pelo CMG Ferreira Pires, teve lugar no passado dia 4 de Agosto, em Aldeia Velha, o 7º convívio anual dos marinheiros do Concelho do Sabugal.

O evento, que teve como convidados o Presidente da Câmara do Sabugal e o Presidente da Junta de Freguesia de Aldeia Velha, reuniu cerca de 120 participantes.



O programa contou com uma celebração eucarística em memória dos marinheiros do concelho já falecidos. Seguiu-se o almoço no alto da serra, num apazível recanto junto à ermida de Nª Sra. dos Prazeres. Terminada a refeição, os participantes visitaram as ruínas do Sabugal Velho, antiga capital do concelho.

As "hostilidades" foram retomadas ao fim da tarde, com uma merenda. Na ocasião foi proferida uma breve alocução pelo CMG Ferreira Pires, à qual se associou o Presidente da Câmara do Sabugal. Seguiu-se o partir do bolo comemorativo, tendo ainda sido entregue como recordação a cada uma das entidades convidadas um belíssimo astrolábio náutico oferecido pela comissão organizadora.

Para finalizar, foi escolhida a comissão organizadora do próximo convívio, que decorrerá na histórica e pitoresca aldeia de Sortelha.

BÓIA DE ESPERA

Destacamento de Fuzileiros Especiais nº 3 Guiné 1967/1969

Durante o corrente ano foram efectuados 3 almoços-convívio: 19 de Maio, 4 e 25 de Agosto. A fim de localizar alguns elementos do Destacamento, pede-se a todos os interessados que para participar no próximo almoço-convívio que se irá realizar em 2002 na cidade de Aveiro, entrem em contacto para: Veiga
Rua Trás-os-Montes, 9 - 2º Esqº, Cruz de Pau, 2845-091 Amora
Telf. 212249694, Tm. 919225563

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

32. MUSEU MARÍTIMO ALMIRANTE RAMALHO ORTIGÃO

O actual Museu Marítimo, foi organizado sobre as cinzas do antigo Museu Industrial Marítimo, que pertenceu à extinta Escola Industrial Pedro Nunes, em Faro. Foi criado por despacho de 4 de Janeiro de 1889, sendo Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria o Conselheiro Emídio Navarro.

O núcleo em torno do qual se formou o antigo Museu Industrial Marítimo foi a interessante colecção de modelos, de redes, armações, aparelhos e barcos de pesca, estudados, mandados construir e montados pelo distinto oficial de Marinha e engenheiro hidrográfo António Artur Baldaque da Silva, colecção que o Governo por proposta do Inspector Fonseca Benevides, comprou àquele oficial, acrescida de modelos de construção naval, aparelhos e instrumentos de navegação, modelos de navios, trabalhos de marinho, modelos de máquinas, quadros a óleo representando os peixes, moluscos e crustáceos mais importantes da fauna marítima de Portugal, etc., construídos e adquiridos por iniciativa e sob a direcção do mesmo Inspector Fonseca Benevides.

As diferentes colecções, estiveram em exposição pública em Lisboa na Escola Industrial Marquês de Pombal, em Espanha, e na Exposição Universal de Paris em 1900.

Em Faro, foi o Museu primitivamente instalado na própria Escola Pedro Nunes, rua do Município, a seguir numa casa da rua da Carreira, hoje Infante D. Henrique, e depois no solar Pantoja, rua de Santo António, onde se conservou até à sua entrega, em 1916, à extinta Escola de Alunos Marinheiros do Sul, instalada no antigo Paço Episcopal, que foi sede do Departamento Marítimo do Sul e onde foi inaugurado em 1931 sob a orientação do Capitão do Porto, Capitão de Fragata António Ramalho Ortigão. Em 1964, foi instalado no actual edifício da Capitania do Porto de Faro onde actualmente se encontra, junto à Doca de Recreio, sendo a decoração e a pintura do “copejo do atum” da autoria do pintor algarvio Carlos Porfírio.

O Museu compreende três salas. A sala “Lyster Franco” em homenagem ao pintor, que tanto interesse e trabalho despendeu na instalação no Largo da Sé com a restauração dos 64 quadros do Museu, em manifesto risco de se perderem, e pela oferta de 3 telas da sua autoria; a sala “Manuel Bivar” em homenagem ao distinto engenheiro agrónomo farense, cuja curiosidade e amor às coisas de Marinha se manifestou na construção, por ele própria realizada, dos interessantes modelos depositados no Museu pelos seus filhos; e a sala “Baldaque da Silva” em homenagem ao distinto oficial de Marinha e engenheiro hidrográfo, autor do belo livro “Estado actual das pescas em Portugal” e organizador das colecções dos modelos de redes e barcos.

Encontram-se expostos no museu Almirante Ramalho Ortigão, variados tipos de redes, artes, aparelhos e diversos utensílios de Pesca. Destes podemos salientar os utilizados —

Na Pesca do Alto, aqui representada pelo **Arrasto a vapor** que é uma arte de pesca envolvente de arrastar, que os pescadores portugueses passaram a chamar arrastão e labora lançada pela popa de uma embarcação navegando a vapor; a **Rasca** que é uma rede de emalhar permanente ou de fundo, de um só pano, usada no norte, desde Caminha à Ericeira para a pesca das lagostas, raías e cações, a **Petisqueira** rede de emalhar permanente ou de fundo, de três panos sobrepostos, usada pelos pescadores de Buarcos, desde Caminha à Ericeira para a pesca de linguados, ruivos, cações, tremelgas e a **Sardinheira** rede de emalhar flutuante ou de superfície, de um só pano, usada para a pesca da sardinha no Norte do País.

Na Pesca Costeira encontram-se representadas a **Armação de atum** arte de pesca envolvente fixa, usada na Costa Meridional do Algarve. O **Bicheiro de mão** gancho de ferro para copejar/arpoar o atum colhido pela armação e embarcá-lo. O **Bicheiro de alcance** gancho para arpoar o atum mais distante que não pode ser copejado com o bicheiro de mão. A **Armação de sardinha à valenciana simples** arte de pesca envolvente fixa, usada na Costa Meridional do Algarve e nas enseadas de Sines, Setúbal, entre os Cabos da Roca e Espichel e na de Peniche. O **Cerco Americano** arte de pesca envolvente de cerco volante, usada em toda a Costa de Portugal para a captura da sardinha. A **Chavega** arte de pesca envolvente de arrastar usada na Costa do Algarve para a captura da sardinha e outros peixes. A **Redinha ou Lavada** pequena arte de pesca envolvente de arrastar usada no Algarve para a captura de peixe miúdo. A **Sacada** arte de pesca envolvente de suspensão, muito usada, principalmente na Costa do Algarve, na captura do chicharro, cavala, boga, etc. O **Enchelevar** rede envolvente de suspensão para tirar ou envolver a pescaria apanhada por outras artes. A **Barqueira de arame** aparelho de muitos anzóis, empregado vulgarmente na pesca da faneca em quase toda a Costa de Portugal. A **Teia de alcatruzes** aparelho de pesca muito usado na Costa do Algarve na captura do polvo, cada teia pode ter até 72 alcatruzes.

Por último, na Pesca Fluvial encontram-se representadas para além de muitos outros o **Tresmalho** rede de emalhar volante, de três panos sobrepostos, muito usada nas águas interiores dos rios e rias de todo o Continente. O **Redenho** pequena rede envolvente volante, de malha muito miúda, empregada na pesca do camarão nas proximidades das barras. O **Tapa esteiros** aparelho de rede de estacada tendo junto uma outra rede em forma de saco com armadilha como os botirões, muito usado nas rias de Faro, Olhão, Tavira e Portimão. A **Fisga das lampreias** aparelho de fisga com sete a doze dentes apenas. A **Colher** pequena rede triangular entalhada em duas varas cruzadas e amarradas, formando bolso; empregam-na, mas pouco, devido ao pequeno lucro que dá. O **Xilreu** pequena rede triangular entalhada em duas canas amarradas em cruz com uma terceira fechando o triângulo e possuindo a meio um copo de rede mais miúda. É usada na ria de Tavira, Fuseta e Olhão, quase sempre na baixa-mar. A **Adiça** instrumento usado pelos marítimos do Algarve para apanhar lingueirão.

O Museu com a sua magnífica colecção de artes de pesca, utensílios, modelos de navios e muitas outras peças relacionadas com o Mar é muito visitado por turistas nacionais e estrangeiros e também por estudantes do ensino básico, secundário e da Universidade do Algarve e constitui por si só um conjunto raro e de grande interesse.

Capitania do Porto de Faro
(Texto de Mário Soares de Sousa, CMG)

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

32. MUSEU MARÍTIMO ALMIRANTE RAMALHO ORTIGÃO





REVISTA DA ARMADA



PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 348 • ANO XXXI

DEZEMBRO 2001 • MENSAL • 250\$00 / € 1,25



NA ÍNDIA, HÁ QUARENTA ANOS

Cerimónias evocativas do 40º aniversário dos combates navais da Índia

PROGRAMA

Dia 18 de Dezembro

10h15 – Mosteiro dos Jerónimos

- Missa por alma dos militares falecidos na Índia.

11h30 – Museu de Marinha

- Inauguração da exposição permanente sobre os Combates Navais.
- Entrega à Marinha das condecorações do Comandante Oliveira e Carmo pela Família.
- Lançamento da medalha alusiva.

15h30 – Alenquer

Parque Vaz Monteiro.

- Homenagem ao Comandante Oliveira e Carmo



Dia 19 de Dezembro

17h00 – Academia de Marinha

Sessão evocativa

- Prof. Doutor Adriano Moreira - A Invasão do Estado da Índia
- Vice-Almirante Mendes Rebelo - A última missão do NRP “Afonso de Albuquerque”
O combate naval em Goa em Dezembro de 1961
- Comandante Seixas Serra – O fim da presença portuguesa em Diu
e a heróica acção da Lancha de Fiscalização “Vega”.



Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 348 • Ano XXXI

Dezembro 2001

Director

CALM EMQ RES

Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CMG Joaquim Manuel de Sousa Vaz Ferreira

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

CFR REF Jorge Manuel Patrício Gorjão

CFR FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos

CFR SEG RES 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: 250\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

SUMÁRIO

O Amanhecer
de um Império.

6



12

Nehru, Tito e Nasser
em Brioni, 1956, decidem
sobre a política internacional
agressiva que vão prosseguir.



A Queda da Índia
como Inversão
das Alianças.

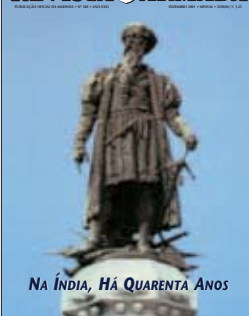
14



20

Acção da Marinha
durante a Invasão do
Estado da Índia.

REVISTA DA ARMADA



Estátua de Afonso de
Albuquerque - Lisboa

"Lisboa de Pedra e
Bronze" - Diéfel

ANUNCIANTES:

Clinica de Santa Madalena;

OGFE - Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento;

TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, S.A.

PROGRAMA DAS CERIMÓNIAS EVOCATIVAS DO 40º ANIVERSÁRIO

DOS COMBATES NAVAIS DA ÍNDIA	2
NATAL 2001! UM MUNDO MELHOR!	4
NA ÍNDIA, HÁ QUARENTA ANOS	5
ÍNDIA A MANOBRA ESTRATÉGICA, DIPLOMÁTICA E NAVAL	16
ENTREVISTA - O COMBATE DA "VEGA" VISTO DA FORTALEZA DE DIU	24
FOTOS DA ÍNDIA PORTUGUESA	26
A MARINHA DE D. MANUEL (20)	28
HISTÓRIAS DA BOTICA (14)	30
BIBLIOGRAFIA	31
NOTÍCIAS	33
NOTÍCIAS PESSOAIS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA

Natal 2001! Um mundo Melhor!

Natal é festa de Deus, festa do Homem, da família, da mãe, da criança, dos pobres, dos tristes e abandonados. Será Natal se virmos em cada homem a imagem de Deus que se fez Homem.

As ruas iluminam-se; os olhos ávidos das crianças devoram as montras; as pessoas acotovela-se, prontas a sacar do cartão de crédito, e circulam por toda a cidade sem mãos para tantos sacos de prendas, e já sem paciência.

Todos os anos, pelo Natal, nos insurgimos contra a orgia consumista. Todos os anos, pelo Natal, a alimentamos de tal forma que ela aumenta exponencialmente.

Natal é festa da intimidade, do silêncio, do renascimento espiritual, da novidade de vida, da alegria, da paz, da justiça e do amor. Que a paz reine finalmente no coração dos homens e entre os povos, que a justiça seja para todos e que o amor finalmente tenha a primeira e a última palavra.

“A globalização excita as tendências actuais da superprodução, da acumulação e do crescimento do consumo”. Famílias desempregadas, pais sem possibilidade de colocar os filhos a estudar, doentes acamados, telhados velhos por onde entra a água, gente a viver em barracas, tanta miséria e pobreza encoberta....Cultivemos a ecologia, a defesa do ambiente, a fraternidade cósmica, a sobriedade quanto a luxos e despesas. Lancemos ombros com tantos homens e mulheres de boa vontade à obra da “globalização da solidariedade” - João Paulo II, do respeito pelos direitos humanos, da prática do altruísmo. Uma pessoa idosa, um toxicodependente, um filho, um aluno mais perdido, um vizinho mais original podem ser a «ovelha tresmalhada» que Jesus nos pede para amar.

A mensagem de Jesus falou-nos de paz, de justiça, de verdade, de liberdade. Revelou-nos que a alegria de viver se descobre na alegria de servir. Denunciou os egoístas, os avaros, os prepotentes, os violentos e proclamou bem-aventurados os construtores da paz.

De qualquer modo, não podemos esquecer que o Natal é ainda o tempo por excelência do encontro com a família, da celebração da festa genuína, do viver a alegria, de estar rodeado por amigos, do recordar as coisas boas da infância. Compete-nos mostrar um Natal que seja efectivamente a festa do amor, da alegria, da solidariedade, da família, da Paz.

Celebrar o Natal não é apenas celebrar o Nascimento de Cristo é celebrar o homem novo. Há tanta gente a precisar das nossas prendas, tanta gente a precisar do nosso tempo, do nosso sorriso, do nosso pão, do nosso amor.

O mundo de hoje, tantas vezes preocupado com a moda, o consumismo, o erotismo, perdeu muitas vezes, o sentido da vida, do valor inviolável de cada homem e de cada mulher. Daí a necessidade de dizer: - não à guerra, ao crime, à violação dos direitos humanos; não aos atentados à liberdade, não a toda a espécie de

violência e opressão, não a tudo o que faz o homem menos homem, a tudo o que o degrada, a tudo o que o diminui e não faz crescer em dignidade e liberdade; não à mentira, à injustiça, à opulência que degrada a vida dos outros.

O mundo contemporâneo é, em larga escala, um mundo de desamor: os conflitos armados; o sub-desenvolvimento crónico de países e regiões; a exclusão social massiva; o risco ameaçador de sérias rupturas em equilíbrios ecológicos; o enfraquecimento ou perda de laços afectivos na vida familiar. No entanto, o Natal ou nascimento de Cristo é o acontecimento do amor de Deus, da

fraternidade, da igualdade radical, da dignidade humana sem exclusão, da paz serena sem lugar para opressões, da esperança fundamentada, da responsabilidade séria para todos.

Afinal, podemos e devemos dar uma prenda ao Menino. Amar a vida como um dom, saber desenvolver uma cultura de vida e não de morte, velar para que a vida de todos os homens e mulheres seja mais digna, mais humana, mais feliz. Que este Natal traga a todos este sentimento e que todos sintam como é forte a presença de Jesus em nós, Aquele mesmo que se coloca - ainda Menino - no presépio que tantas casas não esquecem de representar!

É tarefa fundamental dos cristãos de hoje afirmar a caridade como património da Humanidade. Talvez o

possamos fazer em nossa casa, dando mais tempo à família, mais atenção, mais carinho, mesmo que não gastemos muito dinheiro em prendas de qualidade.

Há sempre alguém que nos diz: «Anuncio-vos uma grande alegria».

Um Santo Natal para todos e que todos acreditem que está nas nossas mãos - nas mãos de cada um - a construção de um mundo melhor.

Desejamos um bom ano para o mundo que luta pela Paz, solidariedade, pela tolerância e pela compreensão entre todos os homens, a partir da família e da sociedade e para todos os que procuram a verdade, a fraternidade, a amizade e a transparência. Bom Ano.

Pedimos à Senhora do Mar que nos ajude a cumprir tudo aquilo que o seu Filho nos encomendou: um apostolado eficaz no ambiente em que nos encontramos... ser feliz servindo.

A todos os Marinheiros, Oficiais, Sargentos, Praças, Militarizados, Civis e Famílias, aos Reformados e Famílias, o Serviço de Assistência Religiosa deseja UM SANTO NATAL vivido na Justiça, na Solidariedade, no Amor e no Perdão do Presépio da PAZ.

FELIZ NATAL E ESPERANÇOSO ANO NOVO 2002.



P^e Manuel da Costa Amorim
CMG Grad/Capelão

REVISTA DA ARMADA

Na Índia, Há Quarenta Anos



Medalha alusiva aos Combates Navais na Índia
Da autoria do Comandante Sousa Machado

A perda da Índia Portuguesa em Dezembro de 1961 teve um impacto muito significativo na sociedade portuguesa. Não se tratava do desaparecimento de uma parcela do Império, mas sim daquele Território que tinha uma ligação mais forte e mais sentida com a Metrópole desde os séculos XV e XVI, e nada tendo com aspectos económicos, se enraizava, em interesses históricos e culturais que tornaram os Portugueses pioneiros no desbravamento de novas terras e novas gentes até ao longínquo Oriente, em feitos tão eloquentemente realçados pelo grande Luís de Camões.

Terra ligada à Europa desde o inesquecível feito de Vasco da Gama, nunca mais a Marinha deixou de estar presente em toda a sua História.

Por sua vez os seus monumentos evocavam e evocam, acontecimentos que são marcos inesquecíveis da contribuição que os Portugueses deram para um melhor relacionamento com outros Povos e outras Religiões, onde a arte indo-portuguesa que se manifesta por toda a parte constitui um dos aspectos mais significativos da interpenetração de culturas.

Quarenta anos depois dos últimos Combates Navais na Índia, a Revista da Armada, convida os seus leitores a uma pequena reflexão.



Luís Augusto Roque Martins
CALM EMQ

O Índico Português: o amanhecer de um Império

MOUROS, CRISTÃOS E ESPECIARIAS

A 24 de Janeiro de 1498, Vasco da Gama navegava em pleno Oceano Índico e chegava à vista do que chamou de Rio dos Bons Sinais (Quelimane), onde se deteve trinta e dois dias, conforme nos diz o *Relato Anónimo* da viagem, atribuído a Álvaro Velho. Que bons sinais seriam estes?... Eram os primeiros vestígios de algo já conhecido dos portugueses, traduzidos na maneira de vestir de alguns dos nativos e no facto de um deles dizer que já tinha visto navios daquele porte. Ao cabo de mais de seis meses de viagem, quando o escorbuto já atacava alguns dos marinheiros, apareciam sinais do que se procurava. A partir daí, o *Relato* é a viva expressão da ansiedade na procura de um piloto local, a que se junta a crescente desconfiança dos que vêem chegar os navios portugueses e percebem o perigo que isso pode significar para a actividade comercial que, desde há muito, mantêm por aquelas paragens. Depois de alguns incidentes, conseguiram-no em Moçambique, mas daí até Pemba, Mombaça e Melinde, a viagem foi suficientemente atribulada (a S. Rafael chegou a encalhar) para perceberem que a costa era bastante perigosa para quem a desconhecia em absoluto. Foi o primeiro encontro directo, nos mares do Índico, entre a civilização europeia ocidental cristã, e o certo mundo oriental, neste caso muçulmano, com influência desde a África Oriental (desde Sofala), até à Arábia, à Índia e, mesmo, mais para oriente, até à Península Malaia e à Indonésia. Era nesse mundo que os portugueses iam entrar, e é curiosa a forma como se alegram ao encontrar vestígios dele nos “bons sinais” de Quelimane, parecendo-me que já tinham algum conhecimento de quem dominava (ou de quem tinha grande influência) esse espaço que era o Oceano Índico – por um lado pluricultural e, por outro, equilibrado e harmonioso na forma como os seus povos se interligam.

Diz-nos Orlando Ribeiro, num pequeno estudo intitulado *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, que “Em nenhum outro espaço do Globo as relações da geografia e da história formam, como no Mediterrâneo, uma trama espessa e indissolúvel”. Sem dúvida que é verdade e prova-o o magnífico estudo das condições geográficas que geraram as forças vivas criadoras de civilizações notáveis. Mas não é menos verdade que no espaço do Índico, também, se caldearam formas de vida e de reconhecida importância. Se nos cingirmos aos séculos precedentes à chegada de Vasco da Gama à Índia, poderemos dizer que o *Mundo Índico* pré-gâmico, em nada ficava atrás do seu correspondente ocidental cristão. A prova disso encontramos-a nos próprios relatos dos portugueses de quinhentos, revelando as riquezas, os modos de vida e até a estrutura política dos poderes instituídos à volta daquele oceano. E atendendo às fontes locais anteriores à chegada dos portugueses, verificamos que durante séculos se foi estruturando um fervilhar de actividade comercial, assente no tráfico marítimo, a que não foi estranha a expansão árabe (violenta ou pacífica, conforme as circunstâncias) que estendeu a sua influência até à Indonésia, aproveitando as condições físi-



O Rei D. Manuel com a Rainha D. Leonor (Igreja da Misericórdia - Lisboa).

Calecut era o porto mais importante de todo o Malabar, mas o Samorim não estava disposto a negociar com portugueses, de forma que foi necessário desviar as atenções para outros lugares, como Cochim e Cananor.

cas do oceano. Navegar no Índico exige um conhecimento das circunstâncias meteorológicas e de técnicas de navegação, muito mais apuradas do que aquelas que os portugueses herdaram do Mediterrâneo, e a verdade é que essas técnicas se desenvolveram a partir dos século X ou XI, muito antes de qualquer aventura coerente no Atlântico. Diz-nos Ahmad ibn Magid – notável piloto árabe do século XV autor de numerosos estudos náuticos e roteiros – que tudo começou com o advento dos Abássidas (dinastia de califas que assumiu o poder em 750 d.C.), fundadores da cidade de Bagdad, colocada entre os rios Tigre e Eufrates, com um acesso privilegiado ao Golfo Pérsico. Na verdade, o poder califal, já antes atravessara a Pérsia, uma parte do Afeganistão e penetrara no Sind (uma província paquistanesa), mas a islamização das populações até ao Extremo-Oriente, só se daria com o desenvolvimento do comércio marítimo, onde, efectivamente, os árabes desempenharam um papel fundamental.

O Oceano Índico não pode ser sulcado por navios à vela em qualquer altura do ano, sendo necessário jogar com o fenó-

meno meteorológico das monções. A abordagem dos portos do Malabar (por exemplo) só podia fazer-se num período curto (monção pequena), por meados de Maio, ou numa altura mais alargada (monção grande), em Agosto e Setembro. Fora destas épocas ou os ventos eram contrários e difíceis de vencer (como acontece depois de Outubro) ou vinham temporais terríveis que colocavam em perigo todos os navios que estivessem na Índia. Isto foi verificado pelos árabes muito antes da chegada de Vasco da Gama, da mesma forma que foram acumulando um manancial de conhecimentos que lhes permitia navegar com o auxílio das estrelas, com base em dados registados em roteiros próprios, alguns dos quais chegaram aos nossos dias. Da costa oriental africana até ao Japão, tudo estava marcado em rotas precisas definidas por alturas estelares, com avisos de perigos, conhecimentos, períodos favoráveis (as tais monções, na designação árabe), formas de carregar os navios, normas de conduta a bordo, tempo aproximado das travessias, etc.. Foi, pois, com base neste saber - árabe na sua origem - que se desenvolveu o rodópio comercial que troca panos de Cambaia por ouro, marfim e escravos em Sofala; cavalos da Arábia e Pérsia por pimenta do Malabar, canela de Ceilão ou cravo da longínqua Insulíndia.

Quando Vasco da Gama chegou a Calecut, em 1498, desembarcou um degredado que se encontrou com "dois mouros de Tunes que sabiam falar castelhano". A surpresa deve ter sido grande e a pergunta surgiu imediatamente: que vêm aqui fazer? Ao que o português respondeu: "Vimos buscar cristãos e especiarias". Esta expressão tem suscitado os mais vivos debates sobre o verdadeiro carácter das gentes portuguesas que demandaram a Índia pela rota do Cabo da Boa Esperança. Naturalmente que procurariam cristãos, numa altura em que a identificação religiosa facilitava os tratos pacíficos, correspondendo aos mais amplos sonhos imperiais de D. Manuel. Mas não é claro que o tenham feito com a mesma persistência com que quiseram saber das especiarias. Não sabemos sequer até que ponto os hindus do Malabar não foram vistos como cristãos do oriente, tal é a forma vaga e equívoca como surgem representados nos documentos. É absurdo que esta ânsia de encontrar cristãos não tenha uma expressão dominante nas relações com as gentes que descobrem. Que tenha deixado a dúvida sobre se seriam os naturais de Calecut descendentes dos cristãos que veneravam o túmulo de S. Tomé. Mas quanto às especiarias sabemos que carregaram os navios com elas e que, apesar de todos os acidentes ocorridos com as primeiras esquadras (a de Pedro Álvares Cabral perdeu cerca de metade dos navios), o negócio foi altamente lucrativo, superando largamente o valor dos investimentos. Calecut era, efectivamente o porto mais impor-



A Índia - representação do atlas de M. Teixeira Albernaz (1643).

tante de todo o Malabar, mas o rei local (o Samorim) não estava disposto a negociar com portugueses, de forma que foi necessário desviar as atenções para outros portos, como Cochim e Cananor, jogando com as rivalidades locais para conseguir carregar os navios. Era apenas o primeiro passo para o estabelecimento do poder português no Oriente.

O IMPÉRIO MARÍTIMO

Seguramente que os portugueses não contaram que o comércio do Índico estivesse tão dominado pelos mercadores muçulmanos, mas a antinomia que opôs as duas religiões pode não ser tão real quanto aparenta o discurso coevo. É sabido como os mouros influenciaram o Samorim de Calecut, como estive-

ram na base da conspiração de Moçambique e Mombaça contra os marinheiros do Gama, mas havia muitos mais mouros no Índico que acabaram por se ligar ao comércio português e tornar-se aliados do poder lusíada contra outros rivais. O que é, evidentemente, real é que a presença

dos nossos compatriotas e a sucessão de esquadras enviadas de Lisboa afectou o tráfico de especiarias que pela Arábia chegavam ao Mediterrâneo. E de tal forma isso foi significativo que em Abril de 1504 o sultão mameluco (Egipto) lançou uma ameaça de que destruiria o Santo Sepulcro, caso a presença portuguesa não cessasse imediatamente. O aviso chegou à Europa através de Veneza (como não podia deixar de ser) e foi comunicada ao Papa por um frade franciscano, prior da Casa de Santa Catarina do Monte Sinai. D. Manuel recebeu um *breve* de Júlio II, mas não lhe deu importância nenhuma, certamente porque pressentiu que aí havia mais a mão de Veneza do que propriamente a do Sultão. Chegou a dizer que nunca o soberano mameluco destruiria o que tantos rendimentos lhe trazia, através das taxas que cobrava aos peregrinos cristãos. E alegrou-se até com o facto de que os seus navios causassem tanto prejuízo ao mundo muçulmano, ao ponto de lhe enviarem ameaças desse tipo.

D. Manuel achou que seria necessário nomear um representante seu para ficar na Índia, e gerir, em seu nome, todos os negócios. O primeiro indigitado seria Tristão da Cunha, que adoeceu antes de partir e foi substituído por D. Francisco de Almeida.

O comércio português de especiarias tinha como base a cidade de Cochim, com cujo rei tinha sido feita uma aliança que radicalizou a inimizade do Samorim de Calecut, ao ponto de ser necessário deixar uma esquadra permanente na costa do Malabar, defendendo os interesses portugueses e dos seus aliados. A partir de 1502, todo o movimento marítimo do Índico, deveria ter um salvo-conduto português ou seria atacado. Estabelecer-se o que foi chamada de política do “cartaz”: um documento passado pelas autoridades portuguesas aos seus aliados, e a todos os que pagavam o respectivo tributo exibido no navio de forma visível, para que não fosse atacado (o nome resulta do étimo árabe *qirtas* e, aparentemente, tinha uma utilização anterior à chegada dos portugueses, sendo adoptado por estes). Era uma medida que significava a imposição de um monopólio nacional, com o direito de fazer o corso, que constituía um rendimento acrescido da coroa e dos soldados deslocados. E, a pouco e pouco, foi-se entendendo como funcionava aquele mundo Índico: percebeu-se como o ouro vinha de Sofala e a importância que Quíloa tinha na sua aquisição e distribuição; viu-se como os navios “subiam” a costa do Malabar passando perto de Angediva e de Goa; como a Canela era importada de Ceilão e o cravo da Insulândia; como os cavalos com que era feita a guerra tinham de ser importados da Arábia ou do Golfo Pérsico porque não se reproduziam nas condições climáticas da Índia; enfim, foi-se entendendo a dinâmica local, com as rivalidades, os pequenos poderes, os jogos de influência, os diversos interesses, etc..

Em 1505, D. Manuel achou que seria necessário nomear um representante seu para ficar na Índia e gerir, em seu nome, todos os negócios. Uma missão essencialmente política que exigia alta linhagem, confiança, lucidez e conhecimento. O primeiro indigitado para o cargo seria Tristão da Cunha que adoeceu antes de partir e foi substituído por D. Francisco de Almeida. Será interessante observar o texto da *Carta de Poder* e o *Regimento* dados a este primeiro Vice-Rei da Índia, para que

entendamos as características do projecto que estava em curso. Concedeu o rei a carta de poder “pela muita confiança que temos de Dom Francisco de Almeida, de nosso conselho, e bem servir e nos dará de si mui boa conta e recado”, por três anos, com absoluta jurisdição sobre todos os navios, fortalezas e pessoas que na Índia servirem, com meios financeiros e materiais para administrar a justiça, fazer a paz e estabelecer amizade ou para declarar guerra e combater todos os que achar que assim deve ser. Para além disso, levava ainda um *Regimento* com instruções para a viagem e para a montagem de um dispositivo militar-naval no Índico. Pêro de Anaya levava como missão o estabelecimento em Sofala e a construção de

[...] ao presente toda a vossa força está cá no mar, e se nele não formos poderosos, levemente se perderão as vossas fortalezas, [...]

uma fortaleza, para o que levava navios e artilharia suficiente (já sabemos o que se pretendia dessa feitoria). Ali deveria ficar como capitão, acompanhado de seu

filho e dos homens necessários à manutenção da posição, seguindo os navios para Quíloa, onde “trabalhareis por tomar o dito lugar”, onde, se as coisas assim se proporcionarem (se não houver resistência) “havemos por bem que os deixeis sair e ir, sem outro dano em suas pessoas lhe fazerdes; somente trabalhareis por tomardes toda a riqueza do lugar, a saber, ouro e mercadorias, porque somos certificado que assim o rei como os mercadores que aqui estão, têm mui grandes riquezas” (os navios destinados a Sofala tiveram um contratempo antes da partida de Lisboa e receberam regimento próprio, seguindo, os restantes, directamente para Quíloa). Passariam por Melinde, como já era hábito, e navegariam direito a Angediva, onde deveriam construir outra fortaleza que deveria ficar guarnecida de artilharia e pessoal. Finalmente iriam para Cochim onde já havia uma fortificação, construída em 1503, sob a iniciativa de Afonso de Albuquerque, mas que deveria ser reforçada com artilharia e pessoal (essa fortaleza, sob o comando de Duarte Pacheco Pereira, fora a base da resistência ao ataque efectuado pelo Samorim de Calecut em 1503, quando este pretendeu obrigar o rei de Cochim a expulsar os portugueses). Ainda antes de despedir as naus de carga com a especiaria





D. Francisco de Almeida - 1º vice-rei da Índia (Livro de Lisuarte de Abreu).

para o reino, “vos passares a Coullam (um pouco mais a sul, perto do Cabo Comorim), onde Afonso de Albuquerque tomou a sua carga e onde nos é certificado que se achará muita especiaria”. E outras instruções se seguem para o governo da esquadra, para pagamentos do pessoal, normas para feitores e capitães, importando salientar as instruções relativas ao Mar Vermelho (ou Mar Roxo, como era chamado) e ao Golfo de Cambaia: no primeiro caso, recomenda D. Manuel, “E porque nos parece que nenhuma coisa poderia mais importar a nosso serviço que termos uma fortaleza na boca do Mar Roxo [...] porquanto por aqui se cerra-va, não podendo mais passar nenhuma especiaria à terra do Sultão, e todos os da Índia perderem a fantasia de mais poderem tratar senão conosco”; e quanto a Cambaia (Guzerate), “porem, para a banda de Chaul e Dabul e contra Cambaya e Agramuz nos parece que deveis de mandar alguns navios d’armada, os quais, segundo a informação que temos, poderão naquela banda aproveitar em cousas de mouros, e estes que lá enviardes tomem todos os navios de mouros que poderem. E se os reis e senhores das ditas cidades quiserem tomar nossa amizade e nos servirem, com obrigação de nos tributarem e reconhecerem, cada ano com pareas, haveremos por bem assentardes com eles no melhor modo que virdes”. Por fim, num último artigo, recomenda o rei a D. Francisco de Almeida que “muito vos encomendamos que aos navios da armada não deixeis nunca gastar tempo em porto onde nossas fortalezas estiverem, salvo quando por nosso serviço for necessário”. Resumindo, então, as medidas mais significativas: primeiro,

A batalha naval de Diu deve ser considerada a Batalha Decisiva para o estabelecimento do poder naval português no Índico.

erigir a fortaleza de Sofala; segundo, tomar e submeter Quíloa; terceiro, montar uma fortaleza em Angediva; quarto, carregar as naus em Cochim; quinto, completar a carga em Coullão e montar aí outra fortaleza; sexto, tentar ganhar uma posição fortificada à entrada do Mar Vermelho; sétimo, fazer a guerra aos navios mouros que andarem pelo Guzerate, tentando acertar pactos de amizade com os reis locais. Citando Joaquim Candeias Silva parece-me claro que “se a *Carta de Poder* [que fez de D. Francisco de Almeida um verdadeiro vice-rei] pode ser considerada a institucionalização do Estado da Índia, o *Regimento* foi como que a sua primeira constituição”.

No seu sentido global, o projecto contido nos documentos régios foi cumprido pelo Vice-Rei, que apenas fez as adaptações determinadas pelas circunstâncias imprevisíveis ou por uma reavaliação mais cuidada (como aconteceu com a desistência da construção da fortaleza de Angediva). De forma que o *Estado Português da Índia* lançou os seus alicerces dando andamento ao que era o objectivo principal de D. Manuel: recolher as especiarias e outras mercadorias ricas produzidas ou comerciadas no oriente (v.g. ouro, âmbar, pedras preciosas, etc.) e trazê-las para Lisboa, pela rota do Cabo. Não tinha este estado qualquer parcela de território onde se instalasse ou onde produzisse fosse o que fosse. Apoiava-se num Poder Naval que exercia soberania em todo o Oceano Índico, controlando alguns dos seus pontos mais importantes para o tráfico marítimo e jogando com apoios locais, numa criteriosa política de alianças. Efectivamente, o soberano português era “Senhor da Conquista, Navegação e Comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia”, título que passara a usar desde 1499 (pela primeira vez numa carta endereçada ao imperador Maximiliano), mas que só D. Francisco de Almeida tornara efectivo.

No final do ano de 1508, D. Francisco de Almeida escreveu uma longa carta a D. Manuel (já se percebia o ressentimento do Vice-Rei, com as observações do soberano), onde lhe diz: “[...] quantas mais fortalezas tiverdes, mais fraco será vosso poder: ao presente toda vossa força está cá no mar, e se nele não formos poderosos, levemente se perderão as vossas fortalezas, [...]”. Esta carta e esta expressão tem sido aproveitada para considerações diversas sobre a “visão estratégica” de D. Francisco de Almeida. Aparentemente, o Vice-Rei chama a atenção de D. Manuel para o erro que é a construção de fortalezas, contrapondo-lhe o fortalecimento da esquadra da Índia, mas estas palavras não podem ser lidas de forma literal e desligadas do contexto em que estão inseridas. Naturalmente que as fortalezas são indispensáveis e D. Francisco não o nega, mas a base do poder estava na capacidade de controlar a navegação e isso não se podia fazer a partir de terra. Aliás, na

altura em que era expedida essa carta, um perigo eminente ameaçava o *Estado Português da Índia*: por influência dos numerosos mercadores muçulmanos que viram os

seus negócios afectados pela presença portuguesa, o sultão do Egipto organizara uma esquadra de guerra (a esquadra dos *Rumes*), cujo objectivo era expulsar os portugueses do Malabar. Em 1507, essa esquadra, fez base no porto de Diu, de cujo governador obteve apoio, e alargou a sua acção a toda a região do Guzerate, avançando cada vez mais para sul. À partida, o seu poder não era suficiente para dar combate aos navios portugueses de alto bordo, mas afrontava aqueles que eram seus aliados, fazendo com que o movimento marítimo na zona norte do Malabar já não se fizesse com segurança. Foi D. Lourenço (filho do Vice-Rei) quem, pela primeira vez, deu combate a esses *Rumes*, e perdeu a vida na batalha travada na barra de Chaul, em 1508. Mas, nesse mesmo ano, D. Francisco de Almeida organizou uma armada que, em Fevereiro de 1509, desbaratou os *Rumes*, numa batalha que deve ser consi-

derada a *Batalha Decisiva* para o estabelecimento do poder naval português no Índico. Até à chegada de outros europeus (ingleses e holandeses), não mais houve quem afrontasse a supremacia nacional naqueles mares.

O final do vice-reinado de D. Francisco de Almeida viria a ser marcado pela intriga e pela querela que o opôs a Afonso de Albuquerque, motivando um retardamento na transição do cargo para o seu sucessor. Este assunto é mais um dos temas que tem sido alvo de algumas especulações, exagerando-se no confronto e dando relevo a uma eventual dicotomia política ou (melhor dito) de pontos de vista sobre o governo do Estado da Índia. Na verdade, D. Francisco de Almeida tinha um mandato de três anos, conferido por D. Manuel, e acabaria, portanto, esse mandato em 1508, de forma normal e sem nenhum conflito. É verdade que só soube da sua substituição através de uma carta dada a Afonso de Albuquerque em 1507 e mantida secreta até ao final de 1508 – facto que não terá sido muito simpático para ele – mas há outros factores que devem ser ponderados na análise do que aconteceu e que transformam o incidente em algo mais do que um processo de desobediência ou usurpação. O primeiro deles é a expedição a Diu, ocorrida entre o final de 1508 e os primeiros meses de 1509, devendo acrescentar-se que quando Albuquerque aparece em Cananor e lhe dá conhecimento das instruções que tem, a esquadra do Vice-Rei já vinha de Cochim e estava de caminho para o norte para combater os *Rumes*. Não seria, portanto, o momento indicado para uma transferência de poderes, com todas as implicações que isso traria. Para além disso, D. Francisco tinha uma razão pessoal para levar a cabo esse combate. Mas o que me parece mais importante e que pesou mais na protelação da mudança foi a animosidade que na Índia se gerara contra Albuquerque: de Ormuz lhe tinham desertado quatro capitães, que se apresentaram em Cochim com protestos violentos e acusações graves, para além de que, por toda a parte, se levantavam vozes contra o seu procedimento, alegando crueldade com amigos e inimigos. Se D. Francisco de Almeida tem passado o seu cargo, antes da batalha de Diu, e nas condições que se seguiram aos incidentes de Ormuz, o Poder Naval português estaria seriamente debilitado pela indisciplina e incapaz de dar combate ao seu inimigo mais perigoso. De qualquer forma, o problema que se levantou entre Afonso de Albuquerque e Francisco de Almeida está longe de poder ser interpretado como a expressão de duas visões antagónicas sobre o governo do

A conquista de Goa só faz sentido se for integrada num projecto que ultrapassa o objectivo escasso da compra de especiarias para vender na Europa.



Ilha e cidade de Goa (Gravura de Huygen Van Linshoten).



Afonso de Albuquerque - Governador da Índia (Livro de Lisuarte de Abreu).

Estado da Índia. Digamos que o episódio protagoniza algo que viria a repetir-se com muitos outros que se seguiram, com uma ou outra razão, ou, por vezes, sem razão nenhuma: trata-se da inveja, a intriga e a cobiça multiplicadas pelo que a distância ao reino pode gerar em termos de desconfiança. A riqueza era muita e muitos eram os que se deslumbraram com ela, perdendo o sentido da justiça e da humanidade. Em Novembro de 1509, Afonso de Albuquerque governa a Índia de forma plena, depois da transmissão de poderes efectuada em cerimónia solene, realizada em Cochim, e D. Francisco de Almeida partia para Lisboa, onde, malgradamente, não viria a chegar.

Uma das primeiras acções do novo senhor da Índia tem a ver com a conquista de Goa, e a eventual criação de uma capital do *Estado Português da Índia*, num local criteriosamente escolhido, de forma a dominar todo o Império. Goa poderia vir a ter esse papel, dada a sua localização e características do porto, mas talvez houvesse outros interesses na sua conquista. Em primeiro lugar deve salientar-se que seria a primeira conquista territorial no Oriente – até aí o Império era apenas marítimo, como já referimos – e suscitava muitas dúvidas o empenho para a sua conquista de que se duvidavam os efeitos práticos no que pretendia o poder de Lisboa. Mas Albuquerque manifestava um especial empenho na empresa, ao ponto de a colocar em alternativa com uma expedição ao Mar Vermelho, tentando chegar a Suez, onde se supunha estarem em construção novas galés do



Malaca - Livro das Plantas de Todas as Fortalezas, Cidades e Povoações do Estado da Índia Oriental (António Bocarro).

Sultão. Já falámos no que significava o negócio dos cavalos árabes e persas com a Índia; ora esses cavalos tinham como especial destinatário o reino de Vijayanagar (Bisnaga nas crónicas portuguesas), potência continental, desinteressada do comércio marítimo, mas com desejos imperiais no continente indiano. Goa ficava situada perto de uma das poucas passagens que os Gates Ocidentais deixam aberta ao interior e isso conferiu-lhe uma importância fundamental por ser a porta de entrada para os tais cavalos. Além disso era uma cidade rica, onde paravam os navios que corriam o Malabar: tem um porto amplo e, no seu interior, podem abrigar-se navios de grande porte, durante a monção de SW. Contudo, desde logo que os mercadores portugueses sedeados em Cochim (ficaram conhecidos como o *Grupo de Cochim*) viram naquela conquista a hipótese do estabelecimento de um novo centro do Estado e desenvolveram uma sistemática oposição às posições do Governador, chegando até à intriga junto da coroa (como sempre acontecia quando grandes interesses estavam em jogo). Apesar de tudo, a cidade foi tomada, embora não tenha ganho de imediato a importância que Albuquerque imaginou. Até 1530 Cochim permaneceu como capital e só nessa data, o governador Nuno da Cunha para lá transferiu o poder político e administrativo.

A conquista de Goa só faz sentido dentro de um projecto que ultrapassa o objectivo escasso de compra de especiarias para vender na Europa. Aliás, esse propósito não poderia ter grande futuro porque a vantagem económica com que os portugueses contavam era circunstancial e acabaria por ter de se confrontar com as rotas alternativas, logo que estas se ajustassem à nova situação. A importância de Goa vinha da possibilidade de negociar cavalos e isso não era comércio que interessasse a quem tinha capacidade de influenciar as decisões do rei de Portugal. Refiro-me a alguns dos financiadores da empresa da Índia, nacionais ou estrangeiros, que queriam especiarias compradas em Cochim, Calecut ou, se possível, noutros mercados orientais mais vantajosos. Essa foi uma das razões porque Albuquerque viveu o seu período de governador no meio de tensões e discordâncias que acabariam por determinar a sua substituição no cargo “mal com el-rei por

amor dos homens e mal com os homens por amor de el-rei”. Saiu de Goa em Abril de 1511, aparentemente para seguir para o Mar Vermelho e cumprir o que lhe fora determinado por D. Manuel - estrangular o acesso dos mouros ao Mediterrâneo e dismantlar qualquer esquadra do sultão do Egipto - mas “preferiu” aproveitar a monção favorável e ir conquistar Malaca (alegou que os ventos lhe foram desfavoráveis, o que pode ter sido pontualmente verdade, mas não pode constituir um argumento decisivo para tamanha mudança de planos). Depois, em Malaca, apesar de ter sido aconselhado a permanecer pouco tempo e fazer um acordo com o soberano local, preferiu a conquista total da cidade, construindo aí uma fortaleza e deixando uma guarnição de 480 homens. Só em 1513 foi ao

Mar Vermelho, numa viagem que pouco ou nada acrescentou à situação portuguesa: não conseguiu conquistar Adem e viu-se perdido no labirinto de ilhas e baixos que não o deixaram chegar a nenhum dos objectivos definidos. Finalmente, em 1515 conseguiu uma solução definitiva em Ormuz, com a construção de mais uma fortaleza e a vassalagem do rei que, em 1508, se aproveitara das desavenças na esquadra para se furtar aos compromissos com a coroa portuguesa. Tudo isto parece uma correria desarticulada, com pouco sentido e pecando por falta de uma estratégia efectiva. Contudo, foi Albuquerque que deu consistência ao recém fundado Estado Português da Índia: o projecto de instituir uma capital em Goa e daí governar toda a Índia foi contestado pelo Grupo de Cochim, mas foi essa a solução que veio a ser adoptada alguns anos mais tarde. Da mesma forma, o controlo de Malaca foi fundamental ao domínio do Índico oriental e ao seu comércio, assim como Ormuz o era para o Golfo Pérsico. Albuquerque entendeu bem

Foi Albuquerque que estabeleceu uma verdadeira política de relacionamento dos portugueses com os locais, ultrapassando a mera permanência nas fortalezas e feitorias, concorrendo de forma decisiva para a imagem de prestígio que manteve os portugueses na Índia até ao século XX.

que a riqueza do *Estado Português da Índia* não residia na possibilidade de comprar especiarias em Cochim ou Calecut e exportá-las para Lisboa. No espaço oriental controlado pelos portugueses circulavam muito mais mercadorias do que aquelas que alguma vez poderiam ser enviadas para Portugal. Por

isso, o mais importante era criar um estado forte e com meios de controlo naval, capazes de tomar posse desse rodópio mercantil que era o *Mundo Índico*. Para além disso, foi Albuquerque que estabeleceu uma verdadeira política de relacionamento dos portugueses com os locais, ultrapassando a mera permanência nas fortalezas e feitorias, concorrendo de forma decisiva para a imagem de prestígio que manteve os portugueses na Índia até ao século XX. Em 1515, Lopo Soares de Albergaria chegou à Índia para mudar a política do seu antecessor, porque assim o exigiam os financiadores apoiantes do projecto (de que o Barão do Alvito era um notável representante), mas as bases do poder português e as linhas mestras do *Estado Português da Índia* estavam lançadas: um estado construído e mantido com base no *Poder Marítimo*. 

J. Semedo de Matos
CFR FZ

A Índia e a Estratégia Global

A perda da Índia Portuguesa perante a invasão da União Indiana, vem sendo atribuída, em grande parte, à incapacidade da Metrópole em reforçar o sistema de defesa do território e à indignidade do aliado britânico em dois aspectos importantes: não nos ter defendido diplomaticamente junto da sua antiga colónia e não nos ter concedido as facilidades necessárias à projecção de poder, através da utilização das bases aéreas que ainda possuía no Mediterrâneo, no Próximo e Médio Oriente e até no Índico, esquecendo o apoio que Portugal lhes tinha concedido nos Açores, a eles, britânicos, e através deles aos Estados Unidos, durante difíceis anos da Segunda Guerra Mundial.

Não se pretendem analisar aqui as decisões tomadas pelo Governo português, naquele mesmo ano em que teve início o conflito de Angola, nem a atitude do Reino Unido. Pretende-se apenas indicar resumidamente alguns factos do ambiente internacional de então, que foram determinantes para a perda da Índia Portuguesa.

A Segunda Grande Guerra foi Mundial porque as potências coloniais europeias e

os Estados Unidos puderam contar com a cooperação de muitos países amigos e com a participação de todas as colónias, nos quatro continentes. Portugal conseguiu não se envolver directamente no conflito e cabo-verdianos, guineenses, angolanos, são-tomenses, moçambicanos e indianos não sentiram os horrores da guerra porque a política seguida na capital do império o conseguiu evitar. Timor foi a excepção, pois sofreu as consequências do expansionismo de uma potência de um outro teatro de guerra longínquo, o Japão.

Logo no princípio da guerra, mesmo antes de os Estados Unidos nela estarem envolvidos, a “Carta do Atlântico” (assinada pelo Presidente Franklin Roosevelt dos EUA e pelo Primeiro-Ministro britânico Winston Churchill em 12 de Agosto de 1941) prometeu às colónias o fim dos Impérios. No terceiro princípio da Carta, os signatários propunham respeitar “o direito de todos os povos à escolha da forma de governo sob a qual terão de viver”.

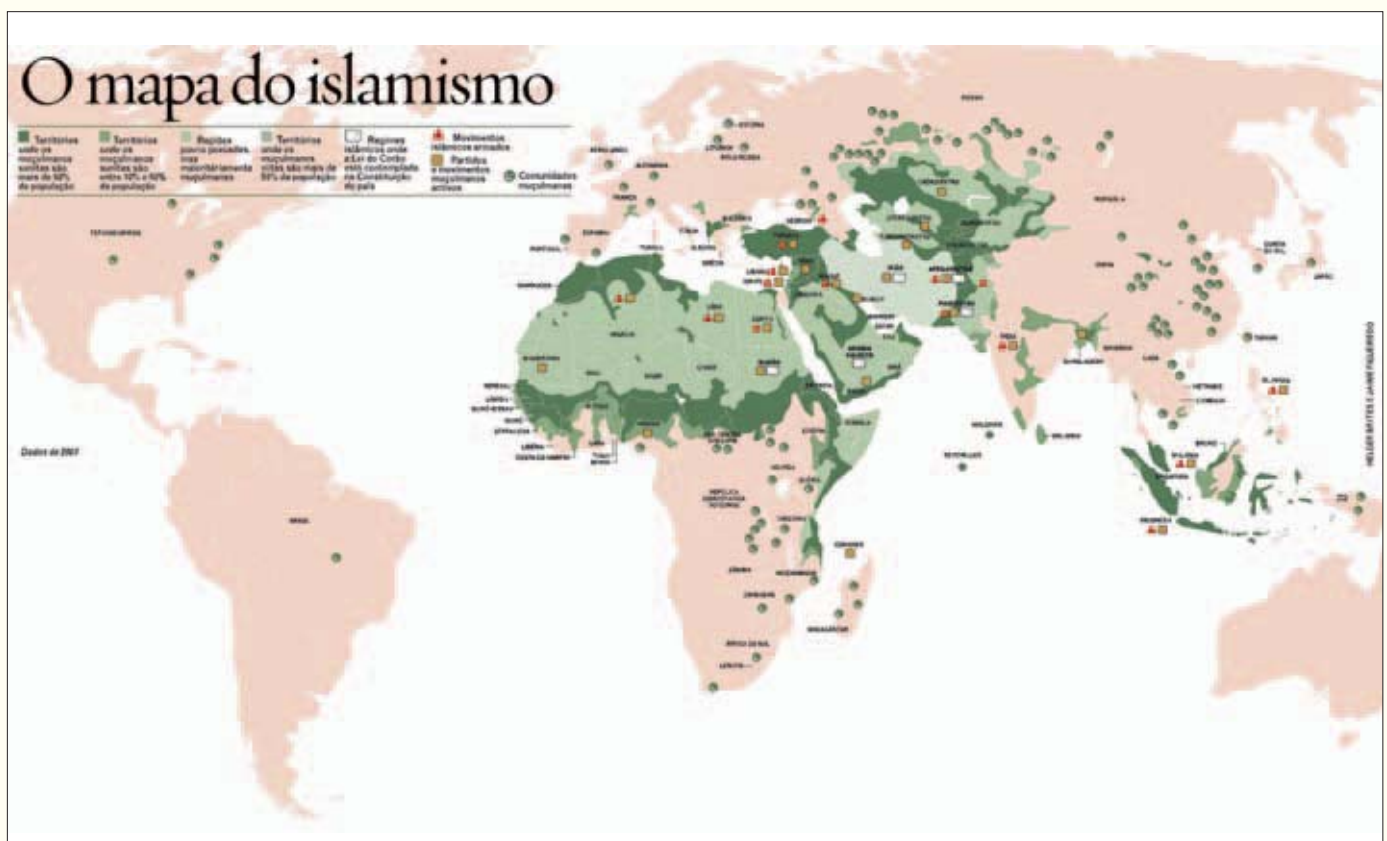
O General De Gaulle, que assumiu a chefia da resistência e que começou no Ultramar a organizar a libertação da França, reforçou esta promessa de inde-

pendência às colónias. Churchill, embora tivesse sido um dos signatários da Carta do Atlântico, dizia que não permitiria que uma só parcela do império fosse beliscada. Contudo, foi afastado do poder logo no fim da guerra (1945), para voltar quando, para esta questão, já era tarde demais (1951-1955).

Nesse mesmo ano de 1955 em que Churchill se retirou definitivamente da política, a 17 de Abril e talvez porque o processo de descolonização estivesse a ser demasiado lento, reuniu-se a Conferência Afro-Asiática de Bandung. Declarou a “raça branca” como intrusa e foi um grito de revolta contra o colonialismo, o imperialismo e o capitalismo. Face a esta agenda, ficou conhecida como “a conferência dos povos de cor”.

As personalidades que lideraram o movimento foram Nasser do Egipto, Nehru da Índia e Sukarno da Indonésia. Note-se, para já, que foram estes os três Estados que procederam a anexações territoriais violentas.

O Movimento dos Não-Alinhados só surgiu no ano seguinte, em Julho de 1956, quando Tito convidou Nasser e Nehru para uma reunião na ilha de Brioni, na



Jugoslávia, onde desenvolveram as ideias de Bandung, dando maior ênfase ao princípio da neutralidade política perante os dois blocos responsáveis pelo sistema bipolar mundial.

Encorajado pelos apoios conseguidos e pelos incentivos que lhe foram manifestados, passados poucos dias, em 26 de Julho, Nasser nacionalizou a Companhia do Canal do Suez. As potências ofendidas, o Reino Unido e a França, desembarcaram forças militares na zona do Canal, numa tentativa coordenada com tropas de Israel para recuperar a soberania perdida. As ameaças da União Soviética e a interposição seguida do afastamento ostensivo da esquadra norte-americana para o Mediterrâneo Ocidental, obrigaram o Reino Unido e a França a uma retirada desprestigiante.

Cinco anos depois, foi a vez de Nehru, o pacifista, afastar violentamente Portugal do subcontinente indiano, ocupando militarmente os três distritos da Índia Portuguesa.

O poder aliado da França, potência mediterrânica, de Israel, com importante capacidade militar a nível local, e da Inglaterra, que ainda contava com o apoio de Malta (só independente em 1964) e com as bases em Chipre, não foi suficiente para contrariar a acção sobre o Suez. E a condenação, explícita e implícita das duas superpotências, foi determinante. Não era Portugal que poderia enfrentar sozinho a agressão no distante Índico, cometida com a mesma finalidade política pelo segundo país mais populoso do mundo, nem tão pouco poderia esperar o apoio de um aliado que não teve capacidade para defender os seus próprios interesses nacionais perante uma agressão externa de natureza semelhante.

Além disso, a ONU, as superpotências e os mais importantes movimentos internacionais em desenvolvimento, eram unânimes na condenação da antiga ordem, embora manifestassem então uma enorme incapacidade de orientar os povos para uma nova ordem mais justa, mais pacífica e mais humanizada.

Na Indonésia, certamente que as dificuldades internas que o regimen por essa altura começou a enfrentar atrasaram qualquer intenção de anexação territorial.

Mas a Indonésia, o terceiro país líder de Bandung, não invadiu só Timor, nem foi

por Timor que as suas anexações começaram.

Irian Jaya, com a extensão de 412.784 quilómetros quadrados e ocupando metade da segunda maior ilha do mundo, foi a colónia Nova-Guiné Holandesa até 1962, separada das Índias Holandesas que já eram independentes desde 1949, com a designação de Indonésia. A administração da Nova-Guiné passou a ser responsabilidade da ONU, de 1 de Outubro de 1962 até 1 de Maio de 1963, passando a chamar-se Irian Ocidental. Com a promessa de autodeterminação, a ONU transferiu a administração do território para a Indonésia, que foi adiando o cumprimento da promessa.

Entretanto, Sukarno sofreu um golpe de Estado comunista em Setembro de 1965, reprimido de forma sangrenta pelo major-general Suharto (admite-se que tenha havido 300.000 mortos e suspeita-se que Sukarno estaria envolvido no golpe). A

O Professor Adriano Moreira tem referido o “cinturão islâmico” que, correndo de Gibraltar à Indonésia, separa o Norte industrializado do Sul menos desenvolvido.

O ambiente perturbado e perturbador desta extensa região do mundo começou a evidenciar-se, com algum sentido de unidade, na já referida Conferência de Bandung.

Pela geografia e pela cultura a Índia não pertenceria a esta faixa. Mas não podemos ignorar que a definição das suas fronteiras data de 1947, que a partilha (designação usada no *The Indian Independence Act*) do subcontinente foi concebida para criar um Paquistão muçulmano a Norte, que a criação dos dois Estados levou à deslocação de mais de 8 milhões de pessoas e à morte de cerca de 200 mil e que o conflito sobre Cashemira, ainda não solucionado, já deu origem a uma guerra

indo-chinesa e a três guerras indo-paquistanesas. Mais ainda, o actual Presidente do Paquistão, General Pervez Musharraf, nasceu na Índia, e na Índia há uma “minoría” de cerca de 100 milhões de muçulmanos.

A linguagem do terrorista Ben Laden no vídeo divulgado em 3 de Novembro de 2001, quando se referiu ao “crime” da ONU contra o maior Estado islâmico, ao amputá-lo da sua Ilha de Timor, não diferiu muito da linguagem dos mais extremistas pós-Bandung. Para além da linguagem, reconhece-se, tudo era diferente em 1955, até a simpatia com que os povos que constituíam o Terceiro Mundo e eram maioria na ONU viam as agressões rotuladas de “anti-imperialistas”.

Uma curiosidade: o actual Ministro da Defesa indiano George Fernandes e um anterior Chefe de Estado Maior General das Forças Armadas indianas, General Roddy Rodrigues, são de origem indo-portuguesa.

António Emílio Ferraz Sacchetti
Vice-Almirante

Notas

(1) Extracto de um relatório sobre a política externa da Indonésia, elaborado pelo signatário em 1978, três anos após a invasão de Timor, quando da visita àquele país.



Navios afundados no Canal do Suez em 1956, durante a agressão egípcia que o poder Anglo-Francês não pôde evitar.

transferência de poderes de Sukarno para Suharto deu-se em 1967 e a transferência da presidência da Indonésia em 1968.

Sem nunca deixar que o povo de Irian Ocidental se manifestasse quanto ao seu futuro político, logo no ano seguinte, em 1969, Suharto ocupou militarmente o território e declarou que Irian Ocidental passava a ser uma província da Indonésia, com o nome de Irian Jaya.

Assim, a anexação forçada de Irian Jaya deu-se antes da invasão de Timor Leste e sem que o problema do comunismo tivesse qualquer significado.

Aliás, embora Suharto tivesse desenvolvido uma política externa activa, independente e não-alinhada, anti-colonialista e anti-imperialista, anti-comunista e anti-chinesa (1), o receio de ver em Timor uma nova “Cuba”, mesmo no interior do “seu” arquipélago, poderá não ter sido a primeira razão da invasão mas antes o pretexto.

A Queda da Índia Como Inversão de Alianças

Os acontecimentos de 1961, tanto em Angola como na Índia, são traumáticos para o regime português e isto em múltiplos sentidos. Em primeiro lugar, embora o começo da luta armada em Angola já fosse esperado há anos, a verdade é que o momento e a forma como estala é uma surpresa, numa altura em que o dispositivo militar planeado ainda estava longe de estar completo. Na Índia o Governo Português alimenta até ao final a ilusão de que a União Indiana não irá recorrer a uma invasão em força, o que se nota nos mais pequenos pormenores. Um excelente exemplo é o facto de se ter enviado para a Índia o aviso *Afonso de Albuquerque* levando a bordo um curso de cadetes da Escola Naval em viagem de instrução, a última coisa a fazer caso se esperasse uma acção militar contra uma marinha muito superior em número.

O dispositivo militar existente na Índia Portuguesa visava essencialmente dois objectivos. O primeiro era impedir qualquer ocupação do território feita a partir de uma "infiltração de civis" ou de pequenos grupos armados, tal como se tinha feito anos antes com os chamados "enclaves". Havia a esperança de que um Governo conhecido como pacifista nunca iria recorrer a uma invasão em grande escala. Como objectivo secundário, que se esperava que nunca fosse necessário concretizar, pretendia-se que a força existente pudesse resistir a um ataque durante uns dias (falava-se em quinze), de modo a permitir que fossem desencadeados internacionalmente os mecanismos políticos que levassem a União Indiana a recuar.

A principal frente de combate era assim política e os grandes trunfos com que se contava para a contenção e dissuasão das ambições indianas eram dois: a Inglaterra e os EUA. É claro que, em caso de invasão, seriam tentados todos os fóruns possíveis para obter trunfos políticos, tais como a ONU e a NATO. Sabia-se, porém, que a NATO responderia que se tratava de um problema "fora de área", pelo que nada lhe competia ou podia fazer e que,

na ONU, o bloco de apoio à União Indiana era muito forte e crescia de mês para mês com as recentes independências africanas. Restavam a Inglaterra e os EUA, muito em particular a primeira, secular aliada de Portugal, que por várias vezes assumira compromissos formais de defesa activa do Império e que tinha relações

dos EUA, reconhece que é irrealista pedir a Portugal que mude a sua política para África, pelo que modera as posições. A atitude é devidamente apreciada pelo Governo de Lisboa e, segundo o embaixador Ross, leva mesmo a uma melhoria das relações no verão de 1961. Surge, no entanto, de imediato um estrangulamento importante: os EUA e a Inglaterra não continuam a fornecer equipamento militar que possa ser usado nas guerras de África. Mais uma vez são os EUA que vão mais longe neste campo, pois chegam a exigir que o armamento fornecido ao abrigo do acordo de ajuda militar seja retirado de África. A Inglaterra não apresenta essa exigência, mas, sem nunca afirmar claramente que recusa o fornecimento de mais armamento para África, passa a responder negativamente aos pedidos concretos portugueses. Um caso típico, são as negociações em curso para comprar lanchas



O "Afonso de Albuquerque" com cadetes da Escola Naval, em 1960, à entrada da Base Naval de San Diego (EUA), na viagem que o deixou na Índia.

Morper Ship Pictures, San Diego - California

muito especiais com a União Indiana. Qualquer das assunções falhou e de forma estrondosa.

A embaixada britânica no seu relatório anual para 1961 (PRO FO 391 160725) referia que esse ano tinha sido um "infeliz" corte com o passado e que o mal feito às relações entre os dois países possivelmente nunca poderia ser recuperado, muito em particular porque foi acompanhado por uma degradação paralela das relações com os EUA. O ano tinha começado com as censuras à Inglaterra a respeito da sua posição quando do desvio do paquete *Santa Maria*, por não ter auxiliado na busca para encontrar o navio. Recriminações ainda maiores eram dirigidas aos EUA, por ter permitido que um seu almirante subisse a bordo do paquete e parlamentasse com Henrique Galvão, como se fosse um seu igual.

Novo golpe nas relações com os poderes anglo-americanos é assestado com as insurreições e os massacres de Angola a partir de Março, pois os EUA tomam uma posição abertamente crítica e votam contra Portugal na ONU. A Inglaterra, apesar de ter uma posição política semelhante à

de desembarque e outro equipamento anfíbio para os recém-formados fuzileiros: a partir de certa altura, Londres interrompe as negociações, com a desculpa pouco convincente que não tem equipamento disponível. Alguns sectores militares britânicos não deixam de mostrar o seu desagrado a respeito desta decisão política, enviando ao *Foreign Office* apreciações onde afirmam que o único resultado prático será que Portugal vai adquirir esse equipamento noutras fontes, nomeadamente em França, com prejuízo para indústria inglesa. Algo de semelhante acontece em relação às negociações em curso para adquirir mais fragatas na Inglaterra, o que abre o caminho para os programas com a França.

A crise do Congo, e a intervenção externa nesse estado no âmbito da ONU, levou a uma nova aproximação modesta com a Inglaterra, pois Portugal sublinhou insistentemente junto de Londres o perigo representado pelos novos países independentes na África Austral. A tese era simples: se os portugueses retirassem de Angola como os belgas fizeram no Congo, não só seria necessária uma nova inter-

venção da ONU a curto prazo, como os efeitos seriam desastrosos na Rodésia e na África do Sul.

Em fins de 1961 temos assim uma situação especial nas relações com a Inglaterra: estas são tensas, mas melhores do que as existentes com os EUA. O embaixador britânico Ross é mesmo de opinião que esta tendência para a melhoria das relações nos últimos meses de 1961 poderia ter dado importantes frutos se entretan-

cimentos é sempre dito que a Inglaterra recusou um pedido de ajuda feito em nome da Aliança, o que não corresponde por completo à verdade.

No já citado relatório diplomático inglês para 1961, é afirmado: *“As demonstrações em frente desta embaixada (a britânica) e da americana, e o coro de insultos e ameaças para a denúncia da Aliança anglo-portuguesa e de todos os compromissos internacionais, excepto os mantidos*

estaleiros nacionais. A renovação da Armada no começo dos anos sessenta, no entanto, contou sobretudo com o apoio francês, através de dois programas centrais de grande dimensão à escala nacional: o das fragatas *João Belo* e o dos submarinos *Daphné*, ainda hoje existentes. Esses programas obrigaram a uma ampla conversão da maior parte das instalações da Armada, pois todas elas estavam viradas para o equipamento e material anglo-saxónico.



As fragatas da classe “Comandante João Belo” e os submarinos da classe “Albacora” foram construídos em França de acordo com o contrato de 1964.

to não tem surgido a crise de Goa. Na realidade, quando se torna claro que a União Indiana encara efectivamente o uso da força armada, Portugal vira-se para a Inglaterra como a sua grande esperança. É feita uma sondagem em Londres no sentido de saber qual a reacção britânica se a Aliança fosse invocada para defesa de Goa. O *Foreign Office*, algo surpreendido, responde que, na sua opinião não vinculativa, as obrigações da Aliança, mesmo que se aplicassem ao caso de Goa, entravam em conflito com as obrigações de solidariedade da *Commonwealth*, de que a União Indiana fazia parte. O caso ficou por aqui.

Em Lisboa a posição inglesa foi muito sentida. Portugal nunca tinha recusado qualquer pedido feito em nome da Aliança em séculos de História, pelo que se esperava uma atitude diferente da Inglaterra e se apostava nela como principal trunfo da campanha política. A versão apresentada oficialmente, no próprio discurso do Presidente do Conselho, Oliveira Salazar, foi que a Inglaterra se recusou a cumprir as obrigações da Aliança. Quando este discurso foi pronunciado, os diplomatas ingleses hesitaram sobre se deviam fazer um desmentido oficial. Na sua visão, a Aliança nunca foi formalmente invocada, tendo-se Portugal limitado a fazer uma sondagem sobre qual a posição britânica caso tal fosse feito e a resposta recebida não vinculava o Governo de Sua Majestade. A conclusão foi que qualquer desmentido só serviria para piorar ainda mais as relações com Portugal, pelo que mais valia ficar calado. A diferença de visão permanece até hoje e nos relatos portugueses dos aconte-

com a Espanha e com o Brasil (que igualmente se afastou das posições portuguesas) têm como objectivo calar as críticas dos que defendem que o verdadeiro mau da fita no filme de Goa e a causa de todos os problemas de Portugal é o próprio Dr. Salazar, bem como daqueles que, embora apoiando o Primeiro Ministro, pensam que ele falhou ao não dar ao Exército os meios com que defender a honra da Nação, mesmo por poucos dias”. A conclusão do relatório do experiente Embaixador Ross era que as relações anglo-lusas nunca voltariam a ser as mesmas e que algo de irrevogável se tinha quebrado para sempre. A imagem que existia da Inglaterra e a crença em amplos sectores da opinião pública que ela, apesar de toda a evidência em contrário, ainda era um grande poder com que Portugal podia contar para a defesa do Império, tinha sido irremediavelmente destruída.

Esta conclusão era perfeitamente justificada. Nos anos seguintes procedeu-se a uma verdadeira inversão de alianças, com uma efectiva aproximação à França e à RFA, como substitutos do anterior apoio que vinha dos EUA e da Inglaterra. Este movimento foi especialmente claro no campo militar. Até 1963 foram assinados mais de 23 acordos de fundo com a RFA que a transformaram na principal fonte de tecnologia militar para as guerras de África. No caso da Armada, por exemplo, vieram da RFA a mais numerosa classe de lanchas de fiscalização modernas (a *Belatrix*), o armamento dos fuzileiros e parte do seu equipamento, bem como o apoio para a reconversão e expansão dos

O caso de Goa foi um incidente decisivo no processo de inversão de alianças, com um forte impacto nas mentalidades nacionais. Na década de 1960, a França e a RFA passaram a ser a grande referência externa portuguesa, tanto em termos políticos, como comerciais, financeiros, de fluxos humanos e militares. Era uma evolução curiosa, pois Portugal recusava-se a participar no movimento de integração europeia tal como entendido pela CEE e tinha recentemente aderido à EFTA, animada pela Inglaterra. A partir de 1961, porém, as suas duas grandes referências externas a todos os níveis passaram a ser os países que formavam a eixo à volta do qual a CEE se estruturava. O efeito prático era que, apesar da posição política, as principais ligações económicas e financeiras de Portugal se estabeleciam com a CEE, e não com a EFTA ou com África. A perda do Estado da Índia apressou esta evolução e foi, em certo sentido, como um movimento premonitório da viragem de longo prazo que se esboçava, inclusive pelo carácter traumático que revestiu, nomeadamente nas relações entre o poder político e os militares. O abalo irreparável provocado nas relações com a Inglaterra em 1961 pode, pois, ser encarado como um acto simbólico de uma transição de longo prazo entre uma visão estratégica ultramarina e outra de participação na integração europeia. 

Prof. Doutor António José Telo
Academia Militar

ÍNDIA

A Manobra Estratégica, Diplomática e Naval

INTRODUÇÃO

O chamado Estado Português da Índia era formado por três pequenos territórios. Goa, o maior deles, não teria, porém, mais de 3500 Km², havia sido tomado em 1510 por Afonso de Albuquerque. Damão, que fora conquistado em 1559 e compreendia dois outros territórios encravados no país vizinho – Dadrá e a Praganã de Nagar-Aveli -, teria uns 550 Km², dos quais 488 na Praganã. Diu, que havia sido cedido aos portugueses como recompensa do auxílio prestado a Guzerate em 1535 e depois conservado à custa de heróica resistência durante dois memoráveis cercos, englobava uma ilha e dois pequenos territórios continentais – Gogolá e Simbor -, num total de 37 Km².

A população destes territórios ultrapassava os 600 000 habitantes, um terço constituído por católicos e a parte restante pela maioria hindu e minorias maometana e jarse, entre outras. Todos eram cidadãos portugueses, no respeito pela aplicação do Direito e dos respectivos usos e costumes.

O governo e a administração do Estado eram garantidos pelos goeses, muitos deles formados nas universidades de Lisboa, Porto e Coimbra. Vários ascenderam na vida pública portuguesa, nos mais altos cargos e destacaram-se em vários ramos da cultura.

A LIÇA DIPLOMÁTICA

Quando, em 1945, se tornou evidente que a Índia britânica obteria a independência sob a égide do Partido do Congresso Nacional Indiano, surgiram opiniões que preconizavam a integração, no novo país, de todos os territórios localizados na Península Indostânica.

Em 1946 formava-se em Bombaim um núcleo do Partido do Congresso, designado por Goa Congress Committee, que lança por toda a Índia uma campanha mediática contra a presença portuguesa.

Marcello Caetano era, então, Ministro das Colónias. A sua primeira atitude foi, por sugestão do Prof. Floriano de Melo, goês, catedrático da Escola Médico-Cirúrgica de Goa e deputado pela Índia à Assembleia Nacional, estudar um estatuto especial, distinto do padrão comum da legislação colonial portuguesa.

Em Setembro de 1946, quando Nehru assume a pasta dos Negócios Estrangeiros, afirma que a Índia Portuguesa não poderia continuar por muito tempo na situação em

que estava. Estas declarações levam Salazar a ordenar a Marcello Caetano que nomeie uma comissão destinada a preparar elementos “de toda a ordem – históricos, jurídicos, estatísticos, etc. – para nos defendermos numa instância internacional qualquer ou mesmo perante o Mundo.”



Dr. Salazar.

O objectivo era preparar uma “monografia sucinta e séria, sem desenvolvimentos escusados nem luxos de erudição”. Em sua opinião, e no curto prazo, não era previsível uma acção militar indiana.

Nesta época acreditava-se que a defesa no campo do Direito poderia ser eficaz, desde que complementada por um espírito de convivência pacífica, renovado pela pos-



Pândita Nehru.

sibilidade de consideráveis concessões à União Indiana, que se tornaria independente em Agosto de 1947.

Em 12 de Agosto de 1948 os governos de Lisboa e Nova Deli anunciam o estabelecimento de relações diplomáticas ao nível de legação. Como primeira concessão, o governo português aceitou reduzir os privilégios do Padroado no território sob sua jurisdição, evitando assim a sua intromissão na escolha dos prelados católicos da União Indiana. Para além disso, foram iniciadas discussões sobre as questões económicas e culturais de Goa com interesse para a União Indiana.

Em 24 de Fevereiro de 1950 o governo indiano envia ao governo português um memorandum onde pede o “início imediato de negociações a respeito do futuro das colónias portuguesas na Índia”. A resposta do governo português foi apresentada em 15 de Junho de 1950, de forma ponderada e serena, mas rejeitando firmemente as pretensões indianas.

A liça diplomática só é retomada em 14 de Janeiro de 1953, quando o Encarregado de Negócios da União Indiana em Lisboa apresenta uma nota verbal insistindo para “a abertura imediata de negociações para transferência directa dos territórios portugueses para a União”. Em nota de 15 de Maio, o governo português responde que não admite a transferência dos territórios. A 21 de Maio a legação da União Indiana em Lisboa é encerrada por ordem de Nova Deli.

Imediatamente após o encerramento da representação diplomática em Lisboa, a União Indiana reforça a sua manobra diplomática com medidas de coacção baseadas em campanhas nos órgãos de comunicação social, na restrição dos movimentos das autoridades de Damão nas suas deslocações a Dadrá e Nagar-Aveli, no bloqueio fronteiriço para dificultar o abastecimento de víveres, no incentivo à desobediência civil e na invasão dos territórios portugueses por voluntários que proclamavam o seu pacifismo.

Dadrá e Nagar-Aveli são ocupados em Julho de 1954, tendo o governo português protestado energicamente junto do governo indiano, solicitando autorização para a passagem de tropas portuguesas em direcção aos enclaves a fim de expulsar os invasores. A 30 de Julho reuniu-se o Conselho de Estado, com o objectivo de se pronunciar sobre a situação. Nessa reunião e, relativamente à União Indiana, foi assumido que:

- Não desistiria da anexação dos territórios portugueses, objectivo político que constava do programa do Partido do Congresso.
- A conquista militar não seria uma modalidade de acção provável no quadro da postura pacifista de Nehru.
- Era altamente provável a continuação das operações irregulares, sob a aparência de acções isoladas de grupos irresponsáveis de populares.

Até esta altura, a política do governo português assentou em quatro linhas de acção fundamentais:

- 1º: Não agravar nenhum problema
- 2º: Rejeitar firmemente as propostas de transferência de soberania
- 3º: Reforçar a guarnição militar de forma a garantir a segurança interna e repelir agressões vindas do exterior
- 4º: Guarnecer os territórios mais importantes, evitando a dispersão de forças

Com esta atitude firme de defender o território por todos os meios, esperaria o Conselho ganhar o tempo necessário para se encontrar uma solução negociada, com base no princípio de separação da União Indiana e do Paquistão, fundada em afinidades religiosas (hindus e muçulmanos), poderia Portugal formar o núcleo cristão, materializado na Índia Portuguesa.

Esta política admitia a possibilidade de os pequenos enclaves, onde apenas existiam forças policiais, poderem ser libertados

pelos voluntários da União Indiana. No campo militar implicava a necessidade de, em caso de acção militar directa, as nossas forças poderem opôr uma resistência honrosa a forças que se sabia poderem ser esmagadoramente superiores, dispondo de iniciativa, capacidade de sustentação prolongada e de bases mais próximas. Nestas circunstâncias, era claramente inviável uma resistência vitoriosa a acções militares da

União Indiana. Por isso, as discussões centravam-se em torno do volume de forças necessário para salvar a honra, obrigando a União Indiana a fazer a guerra de forma a que a conquista não fosse legítima.

Esta decisão era altamente delicada, pois se o País soubesse que a guarnição da Índia era modesta e tinha por objectivo apenas garantir a segurança interna e proteger o território contra ataques irregulares mas que, ainda assim, opusera resistência por uns dias à invasão, esta atitude poderia ser

QUADRO 2 - ALTERAÇÕES NA ESQUADRA DA UNIÃO INDIANA

Tipo	Nome	1950				1955					1960
Cruzador	Dehli										
	Mysore										
C. Torp.	Rana										
	Rajput										
	Ranjit										
Fragatas	Cauvery										
	Kistna										
	Jumna										
	Sutlej										
	Ganga										
	Godvari										
	Gomati										
	Khukri										
	Kirpan										
	Kuthar										
	Brahmaputra										
	Beas										
	Betwa										
	Talwar										
	Trishul										
P. aviões	Vikrant										

QUADRO 1 - PRINCIPAIS NAVIOS COMBATENTES DA UNIÃO INDIANA

Tipo	Nome	Ano constr.	Deslocamento	Armamento	Velocidade
Cruzador	Dehli	1932	7030 T	4 - 6" 8 - 4" 14 - 40 mm 4 - 3 PDR	32 nós
	Mysore	1940	8700 T	9 - 6" 8 - 4" 12 - 40 mm	31 nós
C. Torp.	Rana	1942	1750 T	4 - 4.7 »	31 nós
	Rajput	1942	1750 T	4x2 PDR	
	Ranjit	1942	1750 T	Ponpon 4/6 - 20 mm 8T - 21" 4 DCT	
Fragatas	Cauvery	1943	1470 T	6 - 4"	19 nós
	Kistna	1943	1470 T	2 - 40 mm	
	Jumna	1940	1300 T	2 - 20 mm	
	Sutlej	1940	1050 T	6 - 4"	18 nós
	Ganga	1941	1050 T	6 - 20 mm 4 DCT	
	Godvari	1942	1050 T	6 - 4"	
	Gomati	1941	1020 T	4 PDR Ponpon 2/4 - 20 mm	25 nós
	Khukri	1958	1020 T	3 - 40 mm	
	Kirpan	1959	2200 T	4T - 21"	
	Kuthar	1959	2200 T	2 morteiros	24 nós
	Brahmaputra	1958	2200 T	4 - 4.5"	
	Beas	1960	2200 T	2 - 40 mm	
	Betwa	1960	2200 T	1 morteiro	25 nós
	Talwar	1960	16000 T	2 - 4.5"	
	Trishul	1960		4 - 40 mm 12 T - 21" 2 morteiros	
Porta-aviões	Vikrant	1945		34 aviões	25 nós

considerada um acto heróico. Se, porém, as forças armadas portuguesas dispusessem de muitos meios humanos e materiais para fazer a guerra, estes nunca deixariam de ser exíguos face aos da União Indiana e, nestas circunstâncias, a derrota teria um efeito moral deprimente nas Forças Armadas e na Nação.

No campo da fundamentação seguida, Portugal argumentava que a Índia propriamente dita era a designação geográfica de um subcontinente onde sempre coexistiram várias soberanias e só numa parte destas se formara a Índia Britânica, dividida em 1947 entre a União Indiana e o Paquistão. Assim, a União Indiana não possuía

nenhum título para reclamar a posse de qualquer território que não lhe tivesse sido atribuído pelo Parlamento Britânico, e o Estado Português da Índia, fundado nos princípios do século XVI, era muito anterior à Índia Britânica, constituindo uma unidade juridico-política bem caracterizada. Portanto, a União Indiana não poderia aduzir título legítimo que fundamentasse as suas pretensões à anexação de Goa. Restava saber quanto tempo mais perduraria a força do Direito sobre o direito da Força!

A admissão de Portugal na ONU colocou o país perante as dificuldades decorrentes da onda de anticolonialismo. Com efeito, a admissão de novas nações asiáticas e africanas foi, pouco a pouco, modificando o ambiente da Assembleia Geral, pelo que Portugal começou a acumular desaires e a posição dos seus aliados foi tomando o aspecto de cansaço e indiferença. Só a muito custo se obtinham alguns apoios, cada vez mais escassos. Relativamente ao Reino Unido, a aliança com Portugal não funcionou porque os interesses políticos, económicos e estratégicos dos dois países divergiam.

O Brasil concedeu grande apoio diplomático a Portugal, tendo o seu embaixador em Nova Deli, Melo Franco, afirmado a Nehru que as ameaças a Goa incomodavam o Brasil e que "...qualquer medida violenta contra Goa provocaria um movimento geral de indignação no Brasil e que este tinha uma posição suficientemente forte no continente americano para levantar a seu lado o protesto das repúblicas americanas contra a Índia em condições internacionais tão sérias que a Índia andaria avisada se considerasse que a questão de Goa não é apenas um pequeno problema territorial euro-hindu".

Depois da crise aguda de 1954, com a ocupação dos territórios de Dadrá e Nagar-Aveli, entrou-se novamente numa situação de inquietação, vigilância e pesados encargos.

A GENÉTICA NAVAL

No início dos anos 50, não parecia provável que a União Indiana tentasse pela força a anexação dos territórios portugueses. Apesar de dispor de um bem equipado exército de 480 000 homens e de uma força aérea com 11 esquadrões, a sua marinha era apenas constituída por um punhado de pequenos navios deixados pelos ingleses. E sem uma marinha poderosa, a Índia não se sentia em condições de arriscar um confronto directo com Portugal.

No entanto, tratou logo de lançar um ambicioso programa de edificação da sua força naval, pois com os seus 6000 quilómetros de costa e na sua qualidade de candidata a potência regional no Índico, necessitava de capacidade para projectar o seu poder por aquele extenso oceano. Numa primeira fase, negociou, então, com a Grã-Bretanha, a cedência de um cruzador (“Dehli” – ex-HMS “Achilles”) e três contra-torpedeiros a que se viriam a juntar, em 1953, três fragatas emprestadas por um período de três anos. Porém, embora a perspectiva inicial de aquisição, no intervalo de 15 anos, de 2 porta-aviões, 4 cruzadores, 16 contra-torpedeiros, 16 submarinos e cerca de 260

aviões de combate, acabasse por ser substituída por outra menos ambiciosa para um período de 6 anos, a marinha indiana (cujos quadros superiores foram, de início, guarnecidos por oficiais britânicos) ia, pacientemente, reforçando o seu poder, aguardando o momento certo de atacar (ver Quadros 1 e 2). Portugal, pelo contrário, estagnava em termos de investimento naval, um erro que já, em ocasiões anteriores, pagara muito caro.

Mas se a União

Indiana ensaiava já a sua superioridade no mar, Portugal detinha, ainda, um poder naval suficientemente dissuasor, pois a mera possibilidade de colocar na área um ou mais submarinos ou a eventualidade de bombardeamentos de retaliação na costa do Malabar, levavam Nehru a reaver perante as perdas que poderia sofrer numa hipotética aventura militar.

QUADRO 4 - ALTERAÇÕES NA ESQUADRA PORTUGUESA

Tipo	Nome	1950				1955					1960
C. Torp.	Dão										
	Douro										
	Lima										
	Tejo										
	Vouga										
Submarinos	Narval										
	Nautilo										
	Neptuno										
	Delfim										
	Espadarte										
Avisos	Golfinho										
	A. Albuquerque										
	B. Dias										
	G. Velho										
	G. Zarco										
	J. Lisboa										
Fragatas	P. Nunes										
	Nuno Tristão										
	Diogo Gomes										
	Pero Escobar										
	Corte Real										
	Diogo Cão										
	Álvares Cabral										
	Pacheco Pereira										

QUADRO 3 - PRINCIPAIS NAVIOS COMBATENTES PORTUGUESES

Tipo	Nome	Ano constr.	Deslocamento	Armamento	Velocidade
C. Torp.	Dão	1934	1238 T	2 - 4.7"	36 nós
	Douro	1935	1238 T	5 - 40 mm	
	Lima	1933	1238 T	2 - 20 mm	
	Tejo	1935	1238 T	4T - 21"	
	Vouga	1933	1238 T	1 morteiro	
Submarinos	Narval	1944	715 T	1 - 4"	14/9 nós
	Nautilo	1945	715 T	1 - 20 mm	
	Neptuno	1944	715 T	1 - ext 6T - 21"	
	Delfim	1934	800 T	1 - 4"	16/9 nós
	Espadarte	1934	800 T	6T - 21"	
	Golfinho	1934	800 T		
Avisos	A. Albuquerque	1934	1783 T	4 - 4.7 "	21 nós
	B. Dias	1934	1788 T	2 - 3 "	
	G. Velho	1932	950 T	8 - 20 mm 4 DCT	
	G. Zarco	1932	950 T	3 - 4.7"	16 nós
	J. Lisboa	1937	1090 T	5 - 20 mm 4DCT	
	P. Nunes	1935	1090 T	2 - 4.7"	
Fragatas	Nuno Tristão	1943	1460 T	4 - 20 mm 4 DCT	16.5 nós
	Diogo Gomes	1943	1460 T	2 - 4"	
				6 - 40 mm 4 DCT 1 morteiro	
	Pero Escobar	1957	1500 T	2 - 3"	32 nós
				2 - 40 mm	
				4 - 20 mm 3T - 21"	
	Corte Real	1944	1550 T	2 morteiros	24 nós
	Diogo Cão	1944	1350 T	2 - 5"	
				10 - 40 mm 1 ouriço 8 DCT	
	Álvares Cabral	1945	1600 T	4 - 4"	19 nós
	Pacheco Pereira	1945	1600 T	6 - 40 mm 1 ouriço 4 DCT	

uma carreira marítima regular com Moçambique e criando o Posto Radionaval de Goa (mais tarde Estação Radio-naval).

No entanto, em Agosto de 1961, Nehru, que já seis anos antes afirmara que a Índia não estava preparada para tolerar a presença dos portugueses em Goa, ainda que os goeses o quisessem, declarou que talvez tivesse chegado a altura de enviar o seu exército para lá. Estava em boa posição para fazer tais afirmações, pois dedicara os sete anos anteriores a reforçar a marinha indiana (que o exército sempre estivera preparado) com 6 draga-minas, um novo cruzador (o “Mysore” – ex-HMS “Nigeria”), 5 modernas fragatas anti-sumarinas (das classes “Whitby” e “Blackwood”) e 3 anti-aéreas (da classe “Leopard”) e, finalmente, em Novembro de 1961, um porta-aviões, o “Vikrant” (ex-HMS “Hercules”), cuja chegada (já devidamente modernizado, pois fora construído em 1945 e adquirido em 1957) veio exacerbar ainda mais o já exaltado orgulho nacional indiano (Fig. 1).

No sentido oposto, o governo português decidira já a redução dos efectivos militares para metade (para poupar despesas e fazer face aos levantamentos verificados na província de Angola, uma vez que Goa já tinha sido declarada “militarmente indefensável” e bastava garantir a presença de um dispositivo com capacidade policial e anti-terrorista). Também a força naval ficara reduzida com a saída do aviso “João de Lisboa”, apenas permanecendo nas águas de Goa o “Afonso de Albuquerque” e a lancha “Sirius”. Duas outras lanchas, a “Antares” e a “Vega” permaneciam, respectivamente, em Damão e Diu.

É de assinalar que, não obstante o facto de a União Indiana dispor, desde a sua

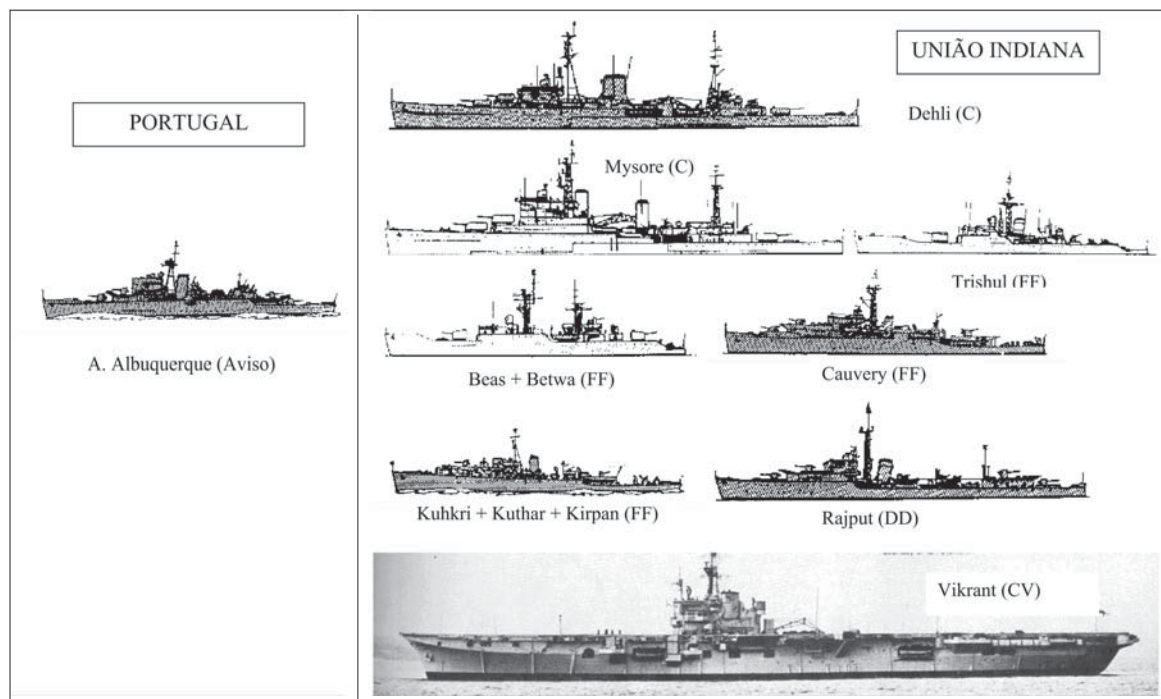


Fig. 1 - Principais unidades combatentes envolvidas.

independência, de uma esmagadora vantagem (em efectivos e equipamento) ao nível de forças terrestres, só se decidiu a usar a força após garantir a superioridade naval. E é interessante verificar que o momento do ataque foi aquele em que não só estavam garantidos os meios navais adequados, mas também assegurada a colocação, nos lugares-chave de comando, de oficiais com larga experiência operacional (ver Quadro 5). Basta observar que o Chefe do Estado-Maior da Armada era proveniente do Comando Naval Indiano e que o Vice-CEMA e o Comandante Naval eram oriundos, respectivamente, dos comandos operacionais de Bombaim e de Cochim (o Vice-CEMA passara, além disso, pelo cargo de Adido Naval em Londres, que lhe permitia colher, numa fase embrionária da Marinha Indiana, preciosos ensinamentos sobre a organização da poderosa e prestigiada Royal Navy).

Também na área das informações estratégicas a União Indiana não deixava os seus créditos por mãos alheias: durante o ano de 1961 foram assinaladas diversas actividades de reconhecimento do terreno por parte de oficiais indianos (havia vários agentes indianos infiltrados – como

no caso de um sargento da Repartição de Informações do Quartel-General que, após a invasão, se revelou ser um oficial indiano - e a situação de normalidade que o governo português desejava fazer transparecer permitia que oficiais da União Indiana se deslocassem livremente pelo território em visita a familiares). É, assim, natural que, nas vésperas da invasão, o comando das forças indianas tivesse um perfeito conhecimento do terreno, do dispositivo militar e do moral das nossas tropas. Já o Comando-Geral das Forças Armadas do Estado da Índia, no sentido de não contrariar a postura oficial de descrédito a uma eventual acção armada contra os territórios (já as acções subversivas foram, por outro lado, devidamente antecipadas), ignorou ou, pelo menos, descurou os indícios de invasão iminente.

Só faltava mesmo um pretexto para que a invasão se concretizasse. Este surgiu em meados de Novembro de 1961, quando da ilha de Angediva foi disparado um tiro de aviso sobre o navio de passageiros indiano “Sabarmati”, que violara as nossas águas territoriais e, uma semana depois, na mesma ilha, foram alvejados vários pescadores que se tinham aproximado furtivamente de terra (tinham-se tornado, aliás, fre-

quentes, ultimamente, as violações das águas territoriais e espaço aéreo portugueses por navios e aviões militares da União Indiana).

Face à inevitabilidade de uma acção armada, o governo português tomou medidas diplomáticas desesperadas, tais como a oferta de facilidades militares em Goa ao exército chinês e pedidos de apoio ao governo paquistanês, com o total pagamento das despesas de

mobilização de tropas para a fronteira com a Índia.

A 14 de Dezembro Salazar enviou uma mensagem ao Governador-Geral do Estado da Índia, General Vassalo e Silva, apelando à resistência e, se necessário, ao sacrifício total.

Na noite de 17 para 18 de Dezembro, a União Indiana invadia, com meios terrestres, navais e aéreos os territórios de Goa, Damão e Diu. Utilizou, para o efeito, 50 000 homens – com 25 000 de reserva -, 2 cruzadores, 1 porta-aviões, 4 fragatas, 3 contra-torpedeiros, blindados e aviões de combate contra 5400 soldados, 1 aviso, 3 lanchas de fiscalização e duas obsoletas peças anti-aéreas do lado português!

Não era difícil prever o desfecho... 

A. Silva Ribeiro
CFR

J. Moreira Silva
1TEN

Bibliografia

BLUEPRINT TO BLUE WATER, “A Peep Into Our Maritime Past – A Resumé of India’s Maritime History From Her Hoary Past to 1950”, Lancer International, p.p. 1-22

BLUEPRINT TO BLUE WATER, “The Sun Sets on Portugal’s Asian Empire-Liberation of Goa, Daman and Diu”, Lancer International, p.p. 335-413

CAETANO, Marcello, Minhas Memórias de Salazar, Lisboa, Editorial Verbo, 1977

CARDOSO, Pedro, “As Informações em Portugal”, Nação e Defesa, 76/80, p.p. 108-111

CURSO SUPERIOR NAVAL DE GUERRA 1999/2000, O Papel do Poder Naval na Crise Entre Portugal e a União Indiana (trabalho de grupo), Instituto Superior Naval de Guerra, 2000

JANE’S FIGHTING SHIPS, 1951-1961

MATHIAS, Marcello, Correspondência Marcello Mathias-Salazar 1947-68, Difel, Lisboa, s.d.

QUADRO 5 – EVOLUÇÃO DOS QUADROS SUPERIORES DA MARINHA INDIANA

Ano	Adido Londres	Comando Viza-gapatam	Comando Cochim	Comando Bombaim	Hidrografia	Aviação Naval	Administração	Material	Pessoal	CN	VICEMA	CEMA
1951	Chattergi	-	-	-	-	UK	Kapoor	UK	Katari	UK	UK	UK
1952	Chattergi	-	-	-	-	UK	Kapoor	UK	Samson	UK	UK	UK
1953	Kapoor	-	-	-	-	UK	Heble	Newnhan	Samson	UK	UK	UK
1954	Kapoor	Sawhny	Soman	Chakraverti	UK	UK	Heble	Newnhan	Samson	UK	Katari	UK
1955	Kapoor	David	Soman	Chattergi	UK	UK	Heble	Shankar	Nanda	UK	Katari	UK
1956	Kohli	David	Soman	Chattergi	Cursetjee	UK	-	Shankar	Nanda	Katari	Chattergi	UK
1957	Kohli	David	Karmarkar	Soman	Cursetjee	UK	-	Shankar	Kapoor	Katari	Chakraverti	UK
1958	David	Heble	Karmarkar	Soman	Puri	UK	-	Lele	Kapoor	Chakraverti	Chattergi	Katari
1959	David	Heble	Karmarkar	Soman	-	UK	-	Mukherjee	Kapoor	Chakraverti	Chattergi	Katari
1960	Mody	-	-	-	-	UK	-	Mukherjee	Nair	Soman	Chattergi	Katari

Acção da Marinha Durante a Invasão do Estado da Índia (1961)

INTRODUÇÃO

Na noite de 17 para 18 de Dezembro, a União Indiana invadia os territórios de Goa, Damão e Diu.

Apesar da dimensão avassaladora do ataque, as tropas portuguesas portaram-se com grande dignidade, tendo estado muito longe da imagem de debandada que se generalizou na opinião pública portuguesa. Embora se tenham registado alguns casos de pânico e de rendição prematura, também se verificaram situações de tenaz resistência, como sucedeu na ilha de Angediva e, de um modo geral, nos territórios de Damão e Diu. Talvez a falta de meios de comunicações e de uma eficiente rede de comando e controlo tenham reduzido a eficácia da resistência portuguesa (sem falar da esmagadora desproporção de efectivos), mas quando o prolongamento da luta apenas pode conduzir ao inútil sacrifício de vidas (muitas das quais civis) e a uma gratuita destruição de um património histórico milenar, a rendição torna-se a única opção inteligente.

Não foi, porém, esse facto que impediu a nossa Marinha de se bater com grande brio e honrar, de forma heróica, a gloriosa tradição naval dos nossos antepassados.

ACÇÃO DO AVISO "AFONSO DE ALBUQUERQUE" DURANTE A INVASÃO DE GOA

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

- O encalhe em local previamente escolhido quando, na sequência do combate, corresse o risco de se afundar;
- Acção artilheira como bateria costeira, defendendo o acesso ao porto;
- A sua destruição quando se esgotassem as munições, a sua artilharia ficasse incapacitada ou as forças invasoras ameaçassem directamente Pangim;



NRP "Afonso de Albuquerque".

Foto cedida pelo Valm Sarmento Gouveia

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

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

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

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

gão, mandou, então, picar a amarra, abrir fogo e sair do porto para enfrentar os navios inimigos.

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

O "Afonso de Albuquerque" estava, porém, numa situação altamente desvantajosa, pois manobrava numa área confinada, enquanto os navios inimigos, aos rumos norte e sul, fora do porto, podiam utilizar toda a sua artilharia. Também se verificavam grandes disparidades ao nível do poder de fogo: cada fragata indiana dispunha de 4 peças de 101 mm, com uma cadência de 60 tiros por minuto (e melhor capacidade de pontaria devido à existência de direcções de tiro), enquanto o aviso português só possuía 4 peças de 120 mm, com um ritmo de 2 tiros por minuto. Não tardou, assim, que o "Afonso de Albuquerque" sofresse os primeiros impactes, um dos quais atingiu em cheio a torre directora, causando a morte do 1º grumete telegrafista Rosário da Piedade e ferindo o Comandante com gravidade. Este chamou o Chefe do Serviço de Navegação, 2º Tenente Sarmento Gouveia, e pediu-lhe que transmitisse ao Oficial Imediato a ordem de assumir o comando e de não se render.



Capitão-de-Mar-e-Guerra António da Cunha Aragão.

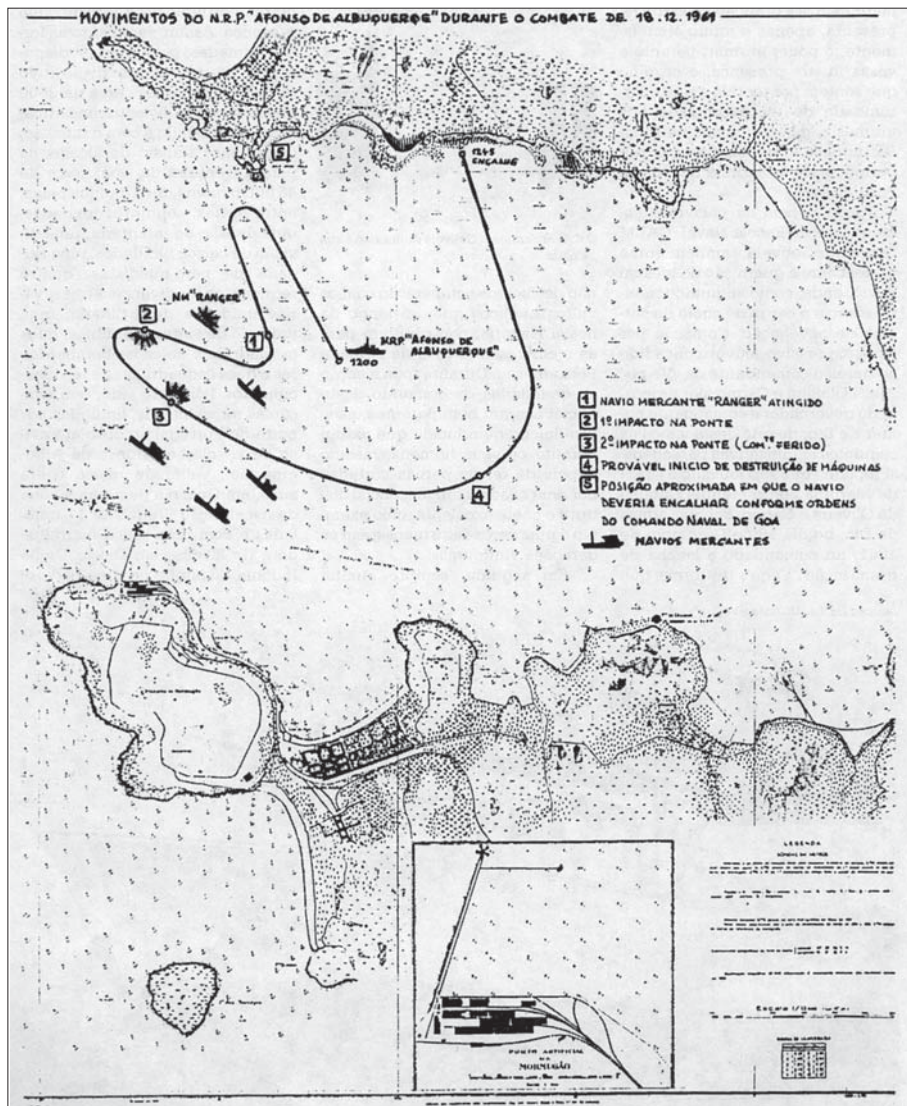
Nessa altura, outra fragata inimiga era atingida e substituída por uma nova unidade.

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

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



1º grumete telegrafista Rosário da Piedade.



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

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

Em terra, o Capitão dos Portos de Mormugão(1), Capitão-Tenente Abel de Oliveira, indicou como local de reunião à guarnição do "Afonso de Albuquerque" o Clube Militar Naval, em Caranzalem (ao abandonar o navio, - a maioria a nado - o pessoal não pôde transportar consigo mais do que algumas armas individuais, pelo que não estava em

condições de incorporar a defesa em terra), tendo o Comandante sido transportado numa viatura ao Hospital Escolar de Pangim.

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

No início de 1962, o "Afonso de Albuquerque" seria rebocado para Bombaim e, posteriormente, vendido para sucata, após dele terem sido retiradas algumas peças, que se encontram em exposição num museu naval daquela cidade.

ACÇÃO DA LANCHAS DE FISCALIZAÇÃO "VEGA" DURANTE A INVASÃO DE DIU

Tendo saído de Diu em 17 de Dezembro, a lancha de fiscalização "Vega" fundeou frente a Nagoá às 2200 do mesmo dia.

Na madrugada do dia 18, por volta das 0140, foram ouvidos tiros em terra pela praça de serviço. Alertado por esta,



Lancha de fiscalização "Vega".

mandou o Comandante, 2º Tenente Jorge Manuel Catalão de Oliveira e Carmo, ocupar postos de combate e suspender.

Dirigiu-se, então, a lancha para junto de um contacto radar não identificado que navegava a cerca de 12 milhas da costa. Por volta das 0400, o navio, visualmente identificado como um cruzador, lançou granadas iluminantes e abriu fogo de metralhadora pesada sobre a "Vega", que retirou para Diu e fundeou.

Às 0615 suspendeu e aproximou-se novamente do cruzador, onde foi vista, içada no mastro, a bandeira da União Indiana. A lancha regressou ao fundea-

douro e Oliveira e Carmo fardou-se de branco para "morrer com mais honra".

Às 0700 foram avistados aviões a jacto efectuando bombardeamento sobre terra. O Comandante reuniu a guarnição e leu-lhes as ordens do Estado-Maior da Armada, segundo as quais a lancha deveria combater até ao último cartucho.

Cerca das 0730 aproximaram-se dois aviões para bombardear a Fortaleza e o Comandante mandou abrir fogo sobre eles com a peça de 20 mm (um dos aparelhos acabaria por ser atingido e obrigado a aterrar). Estes ripostaram, matando, no ataque, o marinheiro artilheiro António Ferreira, e cortando pelas coxas as pernas de Oliveira e Carmo que, ainda com vida, retirou do bolso e beijou as fotografias da mulher e do filho pequeno. Deflagrara, entretanto, um vio-

lento incêndio, que rapidamente se propagou à casa da máquina e à ponte. A peça foi abandonada, em virtude do seu reduto se ter tornado intransitável devido aos buracos causados pelos projecteis inimigos e pelo incêndio, que atingia, já, o convés.

A guarnição tentou, então, arriar o bote para evacuar o Comandante, mas um novo ataque aéreo feriu mortalmente Oliveira e Carmo, tendo

também sido atingidos três marinheiros (um deles, marinheiro artilheiro Aníbal Jardim, com a perna esquerda cortada pela canela, viria a falecer no trânsito para terra).

Com o bote inutilizado e a lancha completamente tomada pelas chamas, viram-se os sobreviventes obrigados a nadar em direcção a terra, agarrando-se os feridos a uma balsa. Após sete longas e dramáticas horas, conseguiram, por fim, chegar à praia (dois homens ficaram separados do grupo e atingiram terra em locais diferentes dos restantes), tendo posteriormente sido feitos prisioneiros.

Sacudida pelas explosões das suas próprias munições, a "Vega" acabaria, entretanto, por se afundar, arrastando consigo os corpos do heróico Comandante e do seu artilheiro.



2º Tenente Jorge Manuel Catalão de Oliveira e Carmo.



Marinheiro artilheiro António Ferreira.



Marinheiro artilheiro Aníbal Jardim.

ACÇÃO DE OUTRAS UNIDADES NAVAIS – AS LANCHAS DE FISCALIZAÇÃO “ANTARES” E “SIRIUS”

Assegurando a presença naval portuguesa em Damão, a lancha de fiscalização “Antares”, sob o comando do 2º Tenente Fausto Moraes de Brito e Abreu, tinha ordens semelhantes às da “Vega” para agir em caso de invasão do território. Escusado será dizer que tal invasão era, já, dada como altamente provável quando, a 17 de Dezembro, o navio saiu do porto de Damão pela última vez (tivera mesmo de o fazer, sob pena de ficar retido no porto por condicionalismos de maré).

Às 0400 do dia 18 foi avistada uma luz forte em terra apontada na direcção do mar, seguida do lançamento de vários *very-lights*. A lancha aproximou-se de terra a velocidade reduzida e, nessa altura, o gradual apagamento das luzes da cidade até à obscuridade total, juntamente com a escuta entrecortada de algumas comunicações do Exército deram a indicação de que a invasão se tinha iniciado. Com o radar avariado e sem qualquer informação quanto à presença de unidades navais inimigas nas imediações (o nascer do dia viria a confirmar a sua ausência), a “Antares” afastou-se de terra, tendo a guarnição ocupado postos de combate às 0430.

Cerca das 0700 foram avistados os primeiros aviões indianos a atacar objectivos em terra. Embora estes se tivessem aproximado diversas vezes do navio, mantiveram-se fora do alcance da sua peça. Até perto das 1800, foram efectuados mais três *raids* aéreos, sem que a lancha tivesse sido atacada. Afastou-se, entretanto para as 20 milhas e, mais uma vez, não foram detectadas unidades de superfície inimigas.

Às 1920, perdidas que estavam todas as comunicações com terra, o farol de Damão apagado e vários incêndios a lavrar em vários pontos da costa, numa clara indicação de que o território estaria, já, ocupado, ou muito perto disso, o Comandante mandou dar volta aos postos de combate e, reunindo a guarnição, informou-a da sua decisão de seguir para Carachi, no Paquistão, de modo a evitar que a lancha caísse nas mãos do inimigo. Pretendia, deste modo, poupar o navio e os seus homens a um inútil sacrifício (só já podiam defender-se a si próprios), pois todas as informações apontavam para uma total ocupação dos três territórios portugueses na Índia.

Com grandes precauções, de modo a evitar a detecção pelas forças indianas, e enfrentando condições de mar bastante desfavoráveis, a “Antares” navegou 530 milhas para Noroeste (passando cerca de 15 milhas a Sul de Diu) em pouco menos de 48 horas, tendo, no limite da sua

autonomia, entrado em Carachi às 2000 do dia 20 de Dezembro.

Dois dias antes, em Goa, uma outra lancha, a “Sirius”, tivera uma actuação bem mais modesta: sem nunca ter sido atacada e sem ter disparado um único tiro, fora encalhada ao mesmo tempo que o “Afonso de Albuquerque”, tendo a sua guarnição procurado refúgio a bordo de um navio mercante.

CATIVEIRO E REGRESSO

Vinte e seis militares portugueses (dos quais cinco eram de Marinha, o que, em termos de percentagens, se traduz em baixas oito vezes superior às do Exército) tombaram na defesa do Estado da Índia. Todos os outros (exceptuando as guarnições das lanchas “Sirius” e “Antares”) foram feitos prisioneiros após a rendição.

Aguardavam-nos seis longos meses de cativeiro em campos de detenção em Goa. Se as condições de internamento nesses campos foram bastante duras, pode-se dizer que, salvo alguns casos pontuais de maus tratos, os militares indianos se comportaram com exemplar dignidade e compostura, evidenciando, em quase todos os momentos, uma sólida disciplina herdada do Exército Britânico.

Ficaram, contudo, extremamente espantados ao verificar que a população goesa, longe de demonstrar grande alívio por ter sido “libertada da opressão colonizadora”, se desfez em manifestações de carinho pelos militares portugueses, fazendo-lhes chegar alimentos, roupas e medicamentos através do arame farpado e lamentando de viva voz a adversa situação em que estes se encontravam.

Não era intenção da União Indiana reter os prisioneiros por muito mais tempo. As negociações arrastaram-se, entretanto, devido ao facto do estado português pretender, antes do mais, uma garantia da salvaguarda de vidas e bens nacionais, assim como da protecção da minoria goesa. Só depois da ida a Goa do Engenheiro Jorge Jardim, enviado propositadamente para obter a satisfação de certas exigências(2), Lisboa se preparou para receber os prisioneiros.

Não teve honra nem glória o seu regresso, tendo muitos sido, então, chamados a depor em longos e traumatizantes interrogatórios cujo principal objectivo era o de encontrar culpados pela situação a que se chegara

Seria publicada, dali a uns tempos, uma longa lista de castigos disciplinares, que passavam por demissões, reformas compulsivas e inactividade por períodos de seis meses. Também foram publicados louvores e recompensas, muitos deles justos, a premiar actos de grande heroísmo, outros enaltecendo acções triviais enquanto outras de grande valor foram, pura e simplesmente, ignoradas.

CONCLUSÃO

Ainda não podemos afirmar que a História reabilitou os militares portugueses “apanhados” na torrente dos graves acontecimentos de Dezembro de 1961. Na verdade, o assunto continua a gerar bastante controvérsia e talvez nem daqui a dez anos (limite do prazo mínimo geralmente aceite para uma análise histórica “a frio”) esteja devidamente esclarecido, pois estarão ainda vivos bastantes elementos directamente envolvidos no chamado “Processo da Índia”. E, embora esse processo tenha sido reavaliado logo após a queda da ditadura, com a consequente anulação das penas disciplinares impostas, os antigos prisioneiros da União Indiana ainda hoje reclamam o pagamento das pensões que lhes são devidas pelo Estado.

É certo, porém, que estamos agora em melhor posição para compreender a terrível situação daquele punhado de homens cujas únicas opções eram a morte ou a desonra. Mas se não temos moral para julgar aqueles que depuseram as armas, pois limitaram-se a ser humanos, saibamos honrar a memória dos que com a sua coragem, abnegação e sacrifício se sublevaram guindar às alturas do sublime! 

Notas

(1) O Comando Naval, que se estabelecera em Dona Paula após o bombardeamento do Palácio do Hidalcão, em Pangim, já dali se retirara. Quando, no decurso dos combates, a praia fora atingida, encontrara a morte o 1º Sargento escriturário Santa Rita.

(2) Na verdade, Portugal apresentava um pequeno “trunfo”: logo após a invasão, o Ministério do Ultramar emitira uma ordem de prisão para os cidadãos indianos residentes em Moçambique, tornando-os, deste modo, moeda de troca. Tinha, entretanto, sido emitida a exoneração do General Vassalo e Silva, de modo a diminuir a sua importância enquanto prisioneiro.

Bibliografia

ANTÓNIO, CALM J. S. Félix, “Últimos Combates Navais na Índia Portuguesa”, *Revista da Armada*, nº 240, Fevereiro de 1992, Lisboa, p.p. 21-25

COSTA, CTEN REF R., “A Marinha na Índia (1947-1961) - I Parte”, *Revista da Armada*, nº 303, Novembro de 1997, Lisboa, p.p. 17-20

COSTA, CTEN REF R., “A Marinha na Índia (1947-1961) - II Parte”, *Revista da Armada*, nº 304, Dezembro de 1997, Lisboa, p.p. 17-20

COSTA, CTEN R., “O Último Navio Português de Damão”, *Revista da Armada*, nº 254, Maio de 1993, Lisboa, p.p. 17-20

CRESPO, CMG Manuel Pereira, “A Invasão do Estado da Índia pela União Indiana”, *Anais do Clube Militar Naval*, nºs 1 a 3, Janeiro/Março de 1962, Lisboa, p.p. 207-216

MORAIS, Carlos Alexandre de, *A Queda da Índia Portuguesa*, 2ª edição, Lisboa, Editorial Estampa, 1995

Relatório do Comandante Militar, Brigadeiro António José Martins Leitão, 1962

Relatório do Comandante Naval, Comodoro Raul Viegas Ventura, 1962

Agradecimentos

Ao Sr. Professor Adriano Moreira, pelos prestáveis esclarecimentos e precioso testemunho.

O Combate da “Vega” Visto da Fortaleza de Diu.



Livro “A Queda da Índia Portuguesa” - Editorial Intervenção

O Coronel Dias Antunes era em 1961, Alferes do Exército, e tinha sido destacado para uma Companhia de Infantaria, para o longínquo distrito de Diu, no então Estado da Índia Portuguesa. É nesta situação que se encontra na altura do ataque da União Indiana e foi testemunha do combate da lancha “VEGA”.

R. A. – Em que ano chegou a Diu e em que situação?

D. A. – Cheguei a Diu em 15 de Junho de 1960, integrado na Companhia de Caçadores nº 3, tendo ficado colocado como Comandante do Pelotão de Acompanhamento (Armas Pesadas), o qual ficou instalado na Fortaleza.

R. A. – Naquela altura, qual era a situação em Diu e na Índia Portuguesa em geral?

D. A. – De uma grande tranquilidade. O Governador, Sr. General Vassalo e Silva estava a fazer um excelente trabalho e, economicamente, a Índia Portuguesa era das poucas províncias ultramarinas que não constituía encargo para o governo português. Já sob o ponto de vista militar a situação era difícil. Sem entrar em mais pormenores basta que lhe diga que os cunhetes das munições de Morteiro de que dispúnhamos, tinham na tampa uns carimbos, de cor vermelha, que

diziam: “WEST POINT – 1954 – REJECTED”.! Material antiquado, velho e com efectivos em pessoal cada vez menores!

R. A. – Qual era de uma maneira geral, o relacionamento dos militares com a sociedade civil?

D. A. – A relação entre nós e a população civil era a melhor possível, de uma sincera fraternidade e amizade. Confirmámos isso depois da rendição.

R. A. – Qual era o efectivo militar nessa altura?

D. A. – Para além da minha Companhia, havia também o pessoal da Bateria de Artilharia, da PSP, Guarda Fiscal, algum pessoal do Comando e, claro, o Pessoal da Marinha constituído pela guarnição da lancha “VEGA”, e 3 homens da lancha “Folque” dos serviços hidrográficos, num total aproximado de 350 homens. Pessoal civil, natural da Metrópole, não havia ninguém.

R. A. – Havia grande confraternização entre os ramos?

D. A. – A natural defesa para um grupo pequeno, numa terra tão pequena é a de se

unir. Mas de facto o ambiente era excepcional. Basta acrescentar que, ainda este ano, na noite de 17 para 18 de Dezembro nos continuaremos a reunir, como vimos fazendo nos últimos vinte anos! Com o pessoal da Marinha, desde o então Primeiro-Tenente **Geraldes Freire**, mais tarde **Seixas Serra** e a finalizar **Oliveira e Carmo**, com todos eles a amizade e confraternização eram uma constante.

R. A. – Quando é que notaram alterações por parte da União Indiana?

D. A. – Três meses antes começam a notar-se os primeiros sintomas de que algo se estava a preparar, com contínuos sobrevoos de Diu por parte de aviões militares, os quais imaginávamos que estariam fotografando em pormenor todo aquele pequeno território. Numa linha de caminho de ferro que corria cerca da fronteira, também detectámos o transporte inusitado de tropas, canhões etc., num aparato militar tremendo. O Comando recebeu informações que lhe confirmavam a deslocação para os arredores de Diu de tropas e material de guerra (effectivos calculados em cerca de 4.500 homens).

R. A. – Em Diu havia um plano para enfrentar as Forças Indianas em caso de invasão?

D. A. – O plano da defesa de Diu que, devido à pequenez do território e aos reduzidos meios de que dispunha, era forçosamente simples, foi cumprido. Assentava ele fundamentalmente nos seguintes pontos:

- a) Resistência dos Postos exteriores da Guarda Fiscal e Polícia, enquanto possível;
- b) Ocupação da zona do Aeroporto e arredores;
- c) Defesa da muralha exterior da cidade, a cargo da Companhia de Caçadores, menos o seu pelotão destacado para a zona do Aeroporto, e o Pelotão de Armas Pesadas que estava na Fortaleza, onde constituía uma base de fogos;
- d) Defesa final, efectuada na Fortaleza, à custa dos meios recolhidos, incluindo a Bateria de Artilharia, actuando como Infantaria;

Não foi possível a sua execução completa, porque depois do primeiro embate em que se combateu toda a noite, até ao esgotamento de munições no caso dos Morteiros, de manhã a U. I. entrou com os seus aviões a jacto e a partir desse momento era completamente impossível sair sequer dos buracos onde nos tínhamos enfiado...

A Fortaleza, nosso teórico último reduto, estava completamente devassada e destruída.

R. A. – Quando começou a desenrolar-se o combate?

D. A. – Na madrugada de 18 de Dezembro, cerca das 1.30, a U.I. iniciou a invasão tentando entrar por dois pontos: a península de Gogolá, defronte de Diu, e um posto fronteiriço (Porto Covo).

Em ambos os postos, sobretudo em Gogolá onde havia mais concentração de tropas, e devido à forma maravilhosa como se comportaram os (poucos) homens da Guarda Fiscal e Polícia que neles se encontravam, os ataques foram repelidos com bastantes baixas por parte da U. I. e apenas alguns feridos da nossa parte. Para Gogolá foi onde se concentrou todo o nosso fogo de apoio, quer por parte dos Morteiros, quer por parte das peças de Artilharia.

Esta acção durou até cerca das 5.30 da manhã, e como entretanto se tinham esgotado as munições dos Morteiros que estava comandando, apresentei-me no posto de Comando ao Sr. Major Lucena de Vasconcelos, Governador e Comandante-chefe, o qual me ordenou “que ficasse por ali”. O posto de Comando tinha uma posição elevada e dispunha de uma janela sobre o canal de onde eu vi a lancha “VEGA”, com o seu Comandante Oliveira e Carmo de farda branca (adiante explicarei porquê) e com o qual eu troquei uns acenos de saudação. Neste momento um marinheiro aproximou-se dele e disse-lhe qualquer coisa que fez com que ele se precipitasse para o alarme de postos de combate, tendo-me acenado para a ponta da ilha. Ali duas



esquadrilhas de aviões a jacto iam destruindo com uma rapidez incrível todos os postos fronteiriços e – pensámos nós – sepultando no seu interior os seus bravos defensores.

Também na mesma altura se identificou ao largo de Diu, mas muito perto para os seus canhões, o cruzador “Nova Delhi” que entretanto começara a bombardear a Fortaleza.

Corri para perto do meu pessoal, pelo caminho fui atacado pelos aviões, e do buraco onde todos nos enfiámos, de vez em quando vinha até ao cimo das muralhas de onde...

R. A. – Assistiu à acção da “VEGA”?

D. A. – Assisti à acção da “VEGA”! Vejo-a sair a toda a velocidade a caminho do cruzador, tendo sido atacada no caminho pelos aviões a jacto! O Comandante manejava com perícia o leme, furtava-se repetidamente aos vários ataques que lhe eram dirigidos (eram visíveis no mar os rastros das várias rajadas), e assim conseguiu atirar abaixo três aviões inimigos! Fantástico! E continuava a gritar com o seu pessoal: *Força neles! Dá-lhes agora, Ramos! Boa Aníbal!* Extraordinário!

Mas após um breve intervalo de reabastecimento, quando os aviões vieram outra vez, ao primeiro ataque desta vez cruzado, ao fugir de uma das rajadas, caiu em cheio no meio da outra, e foi o fim! As balas entravam por cima e saíam pelo fundo da lancha construída em fibra, e logo nessa primeira rajada a embarcação ficou em chamas, a meter água, mas ainda com o atirador da peça de Artilharia a fazer fogo! O convés era um mar de sangue, pois foram cortadas ambas as pernas ao Oliveira e Carmo e ferido de morte o marinheiro-artilheiro Ferreira. Ao Comandante ainda com vida, tentaram passá-lo para uma balsa lançada entretanto na água, mas nova rajada acabou de vez com a sua vida!!

Essa é uma imagem que jamais esqueceré!!!

R. A. – Conseguiu ouvir as palavras que o Comandante dirigiu à guarnição antes do combate?

D. A. – Não. Mas durante o cativeiro e como me continuei a dar muito bem com o pessoal da Marinha (tendo sido até escolhido pelo Governador para recolher oficialmente o relatório deste pessoal), falámos várias vezes deste assunto tendo todos de uma forma geral referido que as suas palavras tinham sido de exaltação e estímulo, mais ou menos: *“Rapazes! Sei que vão cumprir assim como eu! E que mais vós quereis se não acabarmos numa batalha! Fazemos parte da defesa da Pátria e vamos cumprir até ao último homem e última bala! Eu até me vou vestir de gala porque assim morrerei com mais honra!”*

E depois de isso, fizeram-se as despedidas, as fotografias dos entes queridos foram beijadas e guardadas nos calções e partiram com aquele Comandante com quem iam até ao fim do mundo!!!

R. A. – Hoje, 40 anos depois, o que se lhe oferece dizer?

D. A. – Analisando a atitude do Comandante Oliveira e Carmo, de ter visto a forma como ele encarou a situação, tem que se enaltecer o grande patriotismo, honestidade profissional, hombridade e enorme coragem. Ele teve tempo suficiente para se preparar e preparar o pessoal para o combate, preparou-se para cumprir uma ordem e nesse cumprimento, morreu. A guarnição estava perfeitamente moralizada e o exemplo dele foi de tal forma empolgante que todos o seguiam.

Ainda há heróis em Portugal!

Só lamento que o seu nome seja tão pouco conhecido e honrado, sobretudo junto da nossa juventude!

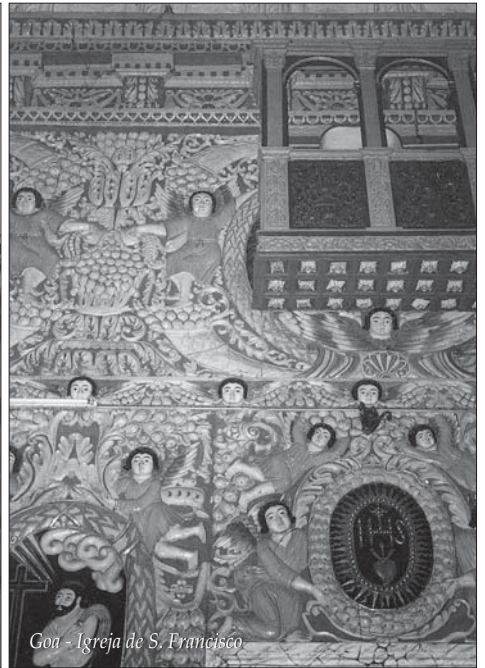




Goa - Sé Patriarcal



Goa - Igreja do Bom Jesus



Goa - Igreja de S. Francisco



Goa - Sé Patriarcal
Altar mór



Goa - Igreja do Bom Jesus
Altar e Túmulo
de S. Francisco Xavier

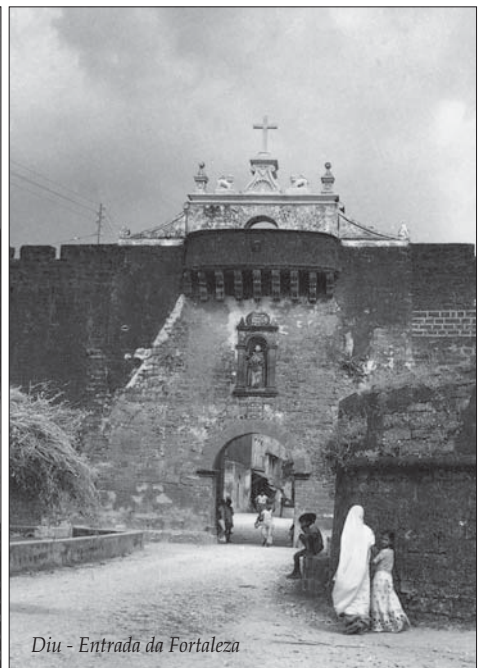
A presença dos portugueses na Costa do Malabar deu origem a uma miscigenação nas artes, fruto do encontro de culturas muito intenso, que após vários séculos ainda perdura com marcos indestrutíveis e altamente significativos.



Goa - Retábulo da Sé Patriarcal



Damão - Forte de S. Jerónimo



Diu - Entrada da Fortaleza



Goa - Pondá - Templo de Queulá



Goa - Pondá - Templo de Manguexa



Damão - Templo



Diu - Gogolá - Mesquita



Damão - Varacunda - Casa típica



Goa - Convento de Santa Mónica



Diu - Baluarte de S. Nicolau



Goa - Arco dos Vice-Reis



Goa - Fortaleza da Aguada

A Guerra com os turcos no Mediterrâneo

A Índia e as viagens transoceânicas tiveram um enorme impacto no ideário português do século XVI e constituem, hoje em dia, aquilo que desperta maior atenção dos historiadores, mas deve dizer-se que o Norte de África e o Mediterrâneo nunca estiveram ausentes da mente dos homens desse tempo. À partida o espaço marroquino apresentava-se como o palco de uma “guerra justa” e “necessária”: a guerra onde qualquer cavaleiro sonhava alcançar honra e glória, combatendo inimigos da fé católica. Mas, para além deste sentido de cruzada – que, certamente, nunca deixou de estar presente e de pesar nas análises políticas e nas decisões régias –, deve ver-se este interesse pelo Magreb, como um olhar para uma zona fundamental para o controlo de um espaço marítimo, à volta do qual cresceria a civilização europeia, e onde continuava a circular uma boa parte da seiva de que se alimentava o velho continente. À conquista de Ceuta, seguiram-se as de Alcácer Ceguer, e Arzila, levando à entrega de Tânger sem luta e ao estabelecimento de uma trégua assinada em 1471. Nos anos que se seguiram, a zona de influência dos portugueses cresceu para sul, criando-se uma espécie de protectorado sobre as vilas de Safim e Azamor e levando até que D. João II tentasse erguer uma fortaleza sobre o rio de Larache, cerca de 15 quilómetros para o interior entre Alcácer Quibir e o mar. É claro que o Sultão de Fez bloqueou o acesso dos portugueses e obrigou à sua retirada, que foi aceite pelo Príncipe Perfeito sem grande oposição. Dominava-se o mar e conseguia-se um comércio pacífico com alguns dos portos da costa ocidental do Norte de África (cujas populações pediam a protecção portuguesa contra a violência da guerra civil que assolava o reino de Fez), mas o rei achava inoportuno sujeitar o país a um esforço de guerra de conquista, quando tinha outros objectivos ultramarinos. Todavia, na Ásia Menor crescia o império turco que em 1453 já conquistara Constantinopla e estendia os seus

tentáculos para ocidente, ao longo do Mediterrâneo. A 23 de Maio de 1480 conquistaram Otranto, na Península Itálica, perigosamente perto de Roma, dominando o Mediterrâneo central. Veneza era especialmente afectada, porque o local permite o controlo da entrada do Adriático, mas todo o movimento marítimo mediterrânico era ameaçado por esta conquista, que não deixava insensíveis as autoridades portuguesas (estava-se no final do reinado de Afonso V) por variadíssimas razões que importa referir: a primeira delas prende-se com a importância que o comércio entre o

ocupantes foram surpreendidos pela notícia da morte súbita do Sultão, vítima de peste, mas a ameaça permanecia latente.

Naturalmente que o poder naval otomano era crescente, correspondendo à ascensão de um império que dominou os Balcãs e chegou às portas de Viena, de forma que a hipótese de confronto não tardaria a repetir-se. Em 1501 a Senhoria de Veneza enviava ao Papa um pedido desesperado de ajuda para que os soberanos cristãos a ajudassem na guerra naval contra os turcos. Nessa altura, D. Manuel preparava-se para ir pessoalmente ao



Castelo de Aguz.

Norte de África à frente de uma expedição militar, de forma que resolveu reencomendar essas tropas para dar ajuda aos italianos numa guerra que, mais uma vez, assumia os foros de cruzada. “mandou el Rei que tomassem da armada que tinha prestes para sua passagem [para a sua ida ao Norte de África], trinta naus, navios e caravelas, dos melhor equipados e artilhados”, diz-nos Damião de Góis, na sua Crónica de D. Manuel. O comando foi

Mediterrâneo e o Norte da Europa continuava a ter para Portugal; outra tem a ver com o efeito que o avanço para ocidente de uma potência militar islâmica vai provocar no equilíbrio de forças entre o Norte de África, o reino de Granada, a Espanha dos reis católicos e Portugal; e outra ainda tem a ver com a questão religiosa em si, não apenas porque que a antinomia entre Islão e Cristianismo era especialmente aguda, mas ainda porque a proclamação da cruzada criava um vínculo especial entre os reis e o Papa: se por um lado tiravam vantagens económicas dos bens da igreja, por outro, viam-se obrigados a dar combate aos “infiéis”.

Em 8 de Abril de 1481, a bula *Cogimur iubente altíssimo* proclamava a cruzada contra os turcos, e Portugal preparou uma esquadra de 20 velas, que partiu para o Mediterrâneo comandada pelo bispo de Évora, D. Garcia de Meneses. Otranto foi abandonada (sem que os portugueses chegassem a combater) quando os seus

dado a D. João de Menezes – figura notável da guerra no Norte de África, neto do primeiro governador de Ceuta – e, para além dos trinta navios e cerca de 3500 homens, a esquadra foi-lhe acrescentada com um *Regimento* secreto (só revelável quando toda a gente estivesse embarcada) e meios adicionais para conquistar Mers el Kibir, um local fortificado sobre a baía de Orão, cidade que D. Manuel queria que fosse ocupada. Os ventos contrários obrigaram os navios a bordejar durante três dias à vista do porto, permitindo o reforço da praça e uma resistência inesperada, mas é importante notar que este tipo de operação (uma operação anfíbia em que o poder ofensivo assenta na força dos navios, com tropas que desembarcam) foi paradigmática e repetiu-se com sucesso em múltiplas outras situações de que falaremos mais tarde.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

casão militar



Criámos para si um espaço remodelado com um diversificado leque de marcas e produtos conceituados. Disponíveis nas nossas lojas de Lisboa e Porto.



LISBOA Campo de Santa Clara, 1147-651 Lisboa T. 218 845 800 F.218 876 104
2ª a **Sábado** das 10h às 19h

PORTO Rua da Boavista, n.º 216, 4050-102 Porto T.222 004 504 F. 222 003 943
3ª a **Sábado** das 10h às 19h

www.casao.pt

> Perfumaria > Secção Militar > Secção Aventura e Sobrevivência > Livraria > Secção Desporto e Gangas > Secção Criança > Secção Senhora e Homem > Informática > Fotocine > Electrodomésticos, Tapeçaria, Atoalhados e Cristais

Informe-se sobre o nosso sistema de crédito:
N.º de Apoio ao Cliente: 218 845 800 Ext:115

O Combatente

Há não muito tempo, numa Urgência de um grande hospital da capital alguém gritava:

- *Olhe que eu já matei por Portugal!!* – era um homem de meia idade, desganhado e de barba por fazer. Aproximei-me dos gritos. No caminho um enfermeiro saía irritado afirmando: *mais um doido. É o terceiro hoje!*

De perto o homem, apesar da agitação, tinha um ar digno. Era alto, com um ar sólido de quem é capaz de mover montanhas, a barba, já grisalha, assentava sob uma tez morena, de homem do campo. Olhava directamente nos olhos da sua interlocutora: uma médica, por quem eu não tinha muito apreço – no geral, conflituosa e pouco estimada por todos os outros naquela equipa de urgência. Era até conhecida, entre os mais novos, pela *peçonhenta*, uma vez que da sua pele emanava um brilho pouco natural, certamente graças aos muitos cremes de beleza, com que besuntava a face.

Tratava-se de uma discussão por papéis, em que a *peçonhenta* argumentava de maneira agressiva, afirmando que a “ficha” do paciente não existia. Este defendia-se dizendo que não sabia nada de “fichas”, esperava haviam já 3 horas e queria ser atendido. Então, com a humildade própria de um simples interno, avancei e disse, a tão ilustre clínica, que ia atender o senhor. Que se acalmasse, que outros doentes com “fichas” no devido lugar esperavam por ela...

Fui movido pela curiosidade, antevendo a história que tal homem produziria. Queria saber afinal quem ele matou e porquê? Conversámos, então, num corredor movimentado, onde todos passavam demasiado apressados para nos ouvir.

Queixava-se de insónias, há já uma semana que não conciliava o sono...

Tinha combatido nas tropas especiais da guerra de África, na Guiné. Já fora casado mas a mulher deixara-o. Os seus dois filhos viviam com a mulher, que lhes dizia que o pai não prestava. Desde o final da guerra, tinha tido vários empregos, mas não os conservava. Vivia

de biscates e morava numa caravana, velha, num parque de campismo dos subúrbios.

Mas agora não dorme exactamente porquê? – perguntei eu, tentando ser objectivo.

Não dormia porque era como se tudo fosse real. Ainda sentia os cheiros de África, a humidade no tarraço, o capim na face, o

qual “era preciso ter o serviço militar cumprido”, outro, um revolucionário exilado em Paris na época colonial, tinha ocupado o lugar...

Casou, mas divorciou-se, pouco tempo depois. Não conseguia explicar à mulher a ansiedade da espera, os gritos da refrega, nem o sangue do amigo morto, que lhe salpicara a cara. Se tinha pesadelos? Não, tinha poucos pesadelos, porque dormia pouco...Eram mesmo os dias que o enervavam...

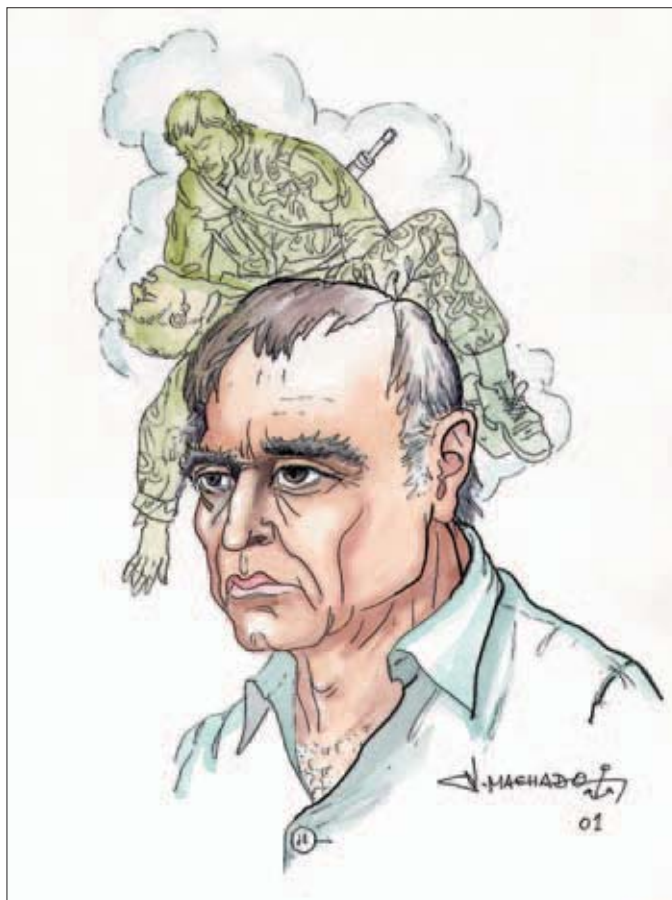
Tudo isto, achava ele, não interessava a ninguém no país actual, E não compreendia nada...não compreendia um país em que as ruas se enchem de dejectos de cães e senhoras com nome de cão, como *Lalá* e *Bibi*, artificiais e secas, preenchem os serões de televisão. Não percebia, ainda, porquê pouco se falava do António, nem de todos os que partiram por servirem, a custo da própria vida, uma causa que lhes havia sido imposta...Não compreendia, finalmente, porquê, no nosso país se obliterava como se de um segundo se tratasse, uma guerra que marcou gerações...*Pelo menos no Vietname há filmes, as pessoas revêm o seu sofrimento, parece haver reconhecimento* – dizia com dor no olhar.

Lembrei-me, recentemente, deste *Combatente*. Nestas férias de Verão vi que na parada de um antigo quartel, onde existe uma placa com os

nomes dos mortos em acção, nos vários conflitos em que o regimento participara, tinham construído um lago de aspecto nada condizente com o lugar, nem com o respeito merecido por aqueles que já partiram e cuja memória dignifica o lugar.

Pareceu-me um sacrilégio. Seria como construir um lago de patos sobre os monges sepultados, num qualquer átrio de igreja...Pareceu-me ainda pior, porque esse quartel, agora transformado em parque turístico, é gerido por militares...

Na verdade, acredito, que poucos países revelaram, pelo menos na época actual, tanto desrespeito pelos seus veteranos de guerra. E estou certo, que o *Combatente* tem razão. No nosso país, nem mesmo aos



camuflado colado ao corpo, o peso, frio, da metralhadora nas mãos... Mas o pior, o pior, era a sensação de medo...

A emboscada e o sangue do António, que ainda sentia nas mãos, o amigo que segurara nas mãos, até ao último estertor. Era véspera de Natal, tinham ido tomar banho a um riacho próximo, quando foram atacados...*O António era o primeiro da fila* – percebe doutor – *os turras apontaram a quem vinha à frente...*

Tudo lhe voltava, num ciclo infundável de medo, agressividade e sofrimento...

Achava que não tinha tido do país, por quem arriscou a vida, qualquer reconhecimento. Afinal, quando voltou não lhe tinham reservado o trabalho, para o

políticos – a grande maioria apresentado, de forma implícita ou explícita, pouca simpatia pelos militares - interessam os sofrimentos de um grupo de homens tristes, marcados pelo dor e pela desgraça.

Eu nunca combati. Nunca estive na Guiné. Não posso compreender, na sua totalidade o sofrimento deste homem, nem de outros como ele...Impressionou-me a história de um homem destrozado, ainda a combater pela vida, tantos anos após o fim da guerra. Pareceu-me um preço patriótico demasiado elevado, num país em que cada vez mais os valores da nação se vergam ao dinheiro, ao voto fácil, à falsidade e à negociata barata.

Sei, que quando penso no *Combatente*, e na história da sua vida, tenho pena, muita pena de toda uma geração apanhada numa guerra – agora considerada política-

mente incorrecta – que os continua a fazer sofrer com tanta intensidade. Tenho pena, também, de pertencer a um país que não distingue entre o poder e os homens simples, quase sempre joguetes inocentes...

E talvez eu seja indigno sequer de falar deste assunto, já que para mim “os turras” e a guerra de África, são apenas vozes e notícias, dispersas, de infância. Fica aqui, pelo menos aqui, este pequeno contributo para que tal injustiça seja reconhecida.

O *Combatente*, sei de fonte segura, frequente há pouco tempo uma consulta de psicoterapia, com outros da sua geração que também perderam a juventude na guerra. Nunca recuperará a família, o emprego, mas talvez recupere o respeito dos filhos – um objectivo meritório.

Tem que deixar morrer os sons da batalha dentro de si e aceitar que há outro

dia. Tem que perdoar. Só assim poderá fechar, acredito sinceramente, o abismo profundo que lhe dilacera a vida.

Fala-se agora mais nestes assuntos, do que na época em que ouvi o *Combatente*, no silêncio daquele corredor barulhento... Também houve um filme ou outro, sobre esta forma tão dolorosa de sofrer...Talvez as coisas melhorem finalmente.

Eu desejo, do fundo da alma - para ele e para todos como ele - que atinjam a benção do esquecimento e tenham a força para criar um novo princípio...Do pouco que tenho, ofereço aquilo que mais me custou a conquistar e mais prezo na vida: ofereço-lhes o meu respeito...

Bem hajam pelo sacrifício!!



Doc.

BIBLIOGRAFIA

Os Últimos Navios do Império



Telmo Gomes e as Edições INAPA têm-nos habituado a umas edições bastante interessantes sobre navios, de tal modo que a Revista da Armada seleccionou, nos números 318 a 330, para publicação nos versos das suas capas, uma boa dúzia de exemplares que relembram sem qualquer critério de sucessão histórica ou outra escolha especial, o livro agora referido. Em boa verdade, pode realmente dizer-se que uma escolha, neste caso, não apresentaria um objectivo específico.

Foram publicadas as que foram,

como podiam ter sido outras. Sobre o livro em si diz Vasco de Melo nas palavras de prefácio que a edição é “ilustrada com 46 preciosas gravuras acompanhadas de resenhas literárias, onde estão narrados episódios das memórias desses navios que serviram uma pátria”.

Deve dizer-se que Telmo Gomes não é (não quer ser) um historiador. Desenha os navios que copia (não tem a preocupação do rigor no pormenor da construção naval, da mareação, mas tão só na estética e beleza da cópia). Com o deslumbramento de ter visto o mar pela primeira vez, em Lisboa, aos seis anos, vindo das margens do Pavia, o rio de Viseu, onde começou por fazer barcos de corcôdea, deixou-se encantar, e não mais parou: foi uma vida a seu modo dedicada ao mar, mais rigorosamente, aos navios. Para além de pintura, ou do desenho aguarelado, dedicou-se também ao modelismo naval, de que fez já inúmeros modelos. Consoante afirmação sua na nota biográfica do livro a que nos reportamos, de que respigamos alguns destes apontamentos: “É considerado um dos melhores modelistas navais contemporâneo, e o melhor artista português de temas relacionados com o mar e os navios”. Acompanhando cada gravura do livro é apresentado um texto que parece ter sido recolhido de um dos autores que Telmo Gomes apresenta em nota final como “principais fontes de consulta” talvez com uma certa mistura do entusiasmo do autor. Mas, sem um pouco de fantasia, não seria mais triste e mais monótona a vida?

A R. A. agradece reconhecida a oferta deste bonito livro que passa a ganhar a sua biblioteca.



Agenda 2002



O Comandante Estácio dos Reis, que em boa hora descobriu um editor à altura das obras de qualidade gráfica que produz, e os CTT Correios, que em boa hora descobriram um autor capaz de responder bem às solicitações de requinte gráfico que, acima de tudo, pretendem imprimir nas suas produções, mais uma vez

juntaram vontades e esforços na impressão de uma Agenda para o ano de 2002, que acabou por aparecer à luz do dia verdadeiramente a extravar funções de calendário, e de botar apontamentos “pró memória”, que é para o que serve uma agenda a qual quer ser mortal que se preze.

É que, se o tal livrinho (ou livrão) tiver conteúdo de interesse histórico, ou científico, ou os dois, ainda por cima com beleza de arranjo gráfico cativante para quem o abra e folheie, já dá o salto muito para além das funções que seriam de se lhe exigir, resultantes do nome, para se tornar coisa de luxo, de que o dono se enaidece. De cuja posse, pelo menos, sente orgulho.

Tal o caso desta Agenda 2002, que os CTT acabam de editar, e o autor, com a gentileza que se lhe conhece, como timbre pessoal, fez chegar à Revista da Armada na pessoa do seu Director. Claro que a Revista agradece reconhecida. É realmente obra digna de se usar e de se oferecer: boa encadernação, boas fotografias, um intróito feliz sobre as andanças e desandanças do sistema métrico, de que o autor faz longa e exaustiva história, nesta data em que se comemoram os 150 anos de introdução em Portugal: medirmos tudo com as mesmas unidades, não esquecendo que, sendo “agenda” não falha aquela secção final do: dono, nome, telefone, etc., etc., Está obra completa, bela e útil.



S. Machado
CMG REF

ELECTRONIC WARFARE

A i r • L a n d • S e a



TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, SA

Rua General Ferreira Martins, nº 6 - 2B - 1495-137 Algés * Tel: 21 4123590 Fax: 21 4123600

E-Mail: telerus@mail.telepac.pt

APRESENTAÇÃO DO XI VOLUME DOS “75 ANOS NO MAR”

● No passado dia 17 de Outubro, na Biblioteca Central de Marinha, foi apresentada mais uma publicação editada pela Comissão Cultural da Marinha, o XI volume da obra “75 Anos no Mar”.

Este projecto, que pretende ser a continuação da notável obra do Comandante António Marques Esparteiro “Três Séculos no Mar” (1640-1910) constante da antiga colecção Estudos de Marinha, foi da iniciativa do Comandante José Agostinho de Sousa Mendes assim como a elaboração dos dez primeiros volumes. Sendo o agora apresentado o primeiro volume publicado após o falecimento do Comandante Sousa Mendes, o Presidente da Comissão Cultural, Contra-Almirante Leiria Pinto iniciou a sua exposição homenageando aquele insigne oficial, perante a sua viúva D. Eduarda Melo de Sousa Mendes e demais familiares presentes na sessão, tendo realçado as elevadas qualidades do dito oficial as quais possibilitaram a realização da obra e considerado que “a melhor forma de devidamente honrar a saudosa memória do Comandante Sousa Mendes é continuar a concretização deste tão notório e valioso projecto, mantendo quanto possível a linha de orientação seguida pelo autor”.

O XI volume reporta-se aos draga-minas de origem americana, cedidos à Marinha ao abrigo do Mutual Assistance Program, ou

sejam os 4 navios oceânicos da classe “S. Jorge” e os 8 costeiros da classe “Ponta Delgada”. Foi feita uma referência à segunda década dos anos 50 e ao início dos anos 60, período que constituiu “a época de ouro” da Flotilha de Draga-Minas, durante a qual a Marinha alcançou grande prestígio no âmbito das manobras internacionais com este tipo de navios, lastimando-se que, devido a outras prioridades e conjunturas diver-

Comandantes Vasconcelos Castelo e Ferreira Pinto coadjuvados pelo Sargento Carmo Pinto e que “foi o possível dentro de vários condicionalismos mas tem o mérito, como tem sido paradigma dos anteriores volumes da obra *75 Anos no Mar*, de coligir elementos que poderão servir de ponto de partida para futuras investigações históricas”.

Igualmente foi evidenciado que para conclusão da obra está previsto, no início do próximo ano, a publicação do XII volume que se referirá aos draga-minas costeiros de origem inglesa, classe “S. Roque”, aos caça-minas “Faial” e aos que foram adaptados a este tipo de navios e intervieram na I Guerra Mundial ao serviço da Marinha Portuguesa. O XIII volume será dedicado aos navios auxiliares e finalmente o XIV, às lanchas de fiscalização e de desembarque as quais foram meios navais que tiveram grande notoriedade na Guerra do Ultramar.

O Contra-Almirante Leiria Pinto terminou a sua alocução reiterando a certeza que, honrando a iniciativa do Comandante Sousa Mendes, a Comissão Cultural irá completar a grande obra “75 Anos no Mar”.

(Comissão Cultural da Marinha)



sas, a óptima escola de marinharia, de manobra e navegação que constituíam os draga-minas se tenha, nos meados dos anos 70, extinguido.

Foi salientado na ocasião que o estudo agora apresentado se deve ao meritório trabalho dos

CHEFE DE REDACÇÃO DA REVISTA DA ARMADA

● O Capitão-de-Fragata REF Jorge Manuel Patrício Gorjão deixou de exercer, a seu pedido, desde 1 de Novembro p.p. as funções de Chefe de Redacção da Revista da Armada, cargo que vinha desempenhando desde 1 de Novembro de 1995.

A sua actividade ao longo de seis anos iniciou-se com a continuada remodelação gráfica da Revista que passou a ser totalmente impressa a cores, numa nova apresentação visual e inclusão de conteúdos renovados, tornando a Revista muito mais agradável visualmente e aumentando a sua já apreciável qualidade. Para além de coordenar todo o Corpo Redactorial e organizar cada edição da Revista, o Comandante Patrício Gorjão teve uma contribuição editorial muito vasta, o que se comprova pelas notícias, reportagens e diversa informação publicada que perfaz um total de cerca de duzentas páginas ao longo destes seis últimos anos.



CFR REF Patrício Gorjão



CMG Vaz Ferreira

O Comandante Gorjão foi assim com a sua experiência um excelente colaborador da Revista da Armada e no futuro continuará a ela ligado, mas agora nas funções de colaborador permanente.

O novo Chefe de Redacção da Revista da Armada é o Capitão-de-Mar-e-Guerra Joaquim Manuel de Sousa Vaz Ferreira. O Comandante Vaz Ferreira ingressou na carreira naval em 1964 como cadete do Curso

Comandante Hermenegildo Capelo. Especializou-se em Armas Submarinas e possui o Curso Geral Naval de Guerra. Ao longo da sua carreira esteve embarcado em diversos e diferentes tipos de navios, incluindo comissões em Cabo Verde e Angola e como imediato do NRP “Schultz Xavier” participou no processo de descolonização. Comandou o NRP “Comandante Sacadura Cabral”. Foi instrutor na Escola de Armas Submarinas e prestou serviço no Estado-Maior da Armada, Repartição de Oficiais e foi Chefe do Gabinete do Vice-Almirante Superintendente do Serviço de Pessoal.

Efectuou uma comissão em Macau como 2º Comandante da Polícia Marítima e Fiscal e no último ano foi cooperante em Cabo Verde como assessor do Ministro da Defesa daquele país e assessorando também a sua Guarda Costeira.

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

● CMG António Pedro Moraes Soares, Chefe do Gabinete do VALM Superintendente dos Serviços do Material, em substituição do CMG Francisco Manuel Saldanha Junceiro ● CMG Manuel de Campos Pereira Bento, Juiz Militar do Tribunal Militar da Marinha (Presidente), em substituição do CMG António Luís Santarém da Cruz ● CMG Jorge Araújo Cunha Serra Subdirector do Serviço do Pessoal, em substituição do CMG Álvaro Sabino Guerreiro ● CFR Fernando Manuel Antunes Marques da Silva, Chefe da Divisão de Electrónica do Arsenal do Alfeite, em substituição do CFR Joaquim Carmo Matias ● CFR Joaquim Maria Louro Alves, Capitão do Porto de Viana do Castelo, em substituição do CFR António Fernando de Carvalho ● CFR António Fernandes de Carvalho, Comandante do NRP "Hermenegildo Capelo", em substituição do CFR Fernando Manuel de Macedo Pires da Cunha ● CTEN Luís Manuel Costa Crispim de Sousa, Comandante do NRP "António Enes", em substituição do CTEN Mário José Simões Marques ● CTEN Daniel de Jesus Véstias Letras, Director da Estação Radioaval da Horta, em substituição do CTEN Filipe Alexandre Silvestre Matos Nogueira ● 1TEN Paulo Jorge Palma Alcobia Portugal, Comandante do NRP "Andrômeda", em substituição do 1TEN José António Velho Gouveia.

RESERVA

● CMG Luís Filipe Ferreira de Sousa ● CMG João Carlos Pereira da Silva ● CFR Luís Manuel Fernandes Soares ● CFR António Rodrigues da Silva Vilhena ● CTEN Manuel Meira Malaquias ● 1TEN António Inácio Jaleca Morgado ● 1TEN Carlos da Costa Ribeiro ● SMOR Acácio da Cunha Almeida ● SMOR Florivaldo António Ricardo Lúcio ● SMOR Manuel Vicente Oliveira ● SMOR Ramiro Teixeira Guedes ● SMOR Lourenço Pereira Cabeças ● SMOR Fernando dos Santos Martins ● SMOR Rogério Mestre Domingos ● SCH Ludjero Henriques de Oliveira ● SAJ José Manuel Sanarra Martins ● SAJ Manuel Víctor Pereira Le ● SAJ José Vilão Boas ● SAJ Luís Virgílio de Jesus Peralta ● SAJ Arrideu dos Reis Garvoa ● SAJ Firmino José Caeiro Leitão ● SAJ José Fernando Ferreira Queiróz ● SAJ Agostinho Fernandes Silvestre ● SAJ Avelino de Jesus Simões de Matos ● SAJ Manuel da Silva ● SAJ Jerónimo Joaquim Fortes Carriço ● SAJ Nelson Armindo Morais ● 1SAR Aureleano dos Santos Correia de Sousa ● 1SAR João José Pereira ● 1SAR José da Fonseca Duarte ● 1SAR José Francisco Marques da Conceição ● 1SAR António Fernando Costa da Silva Branco ● 1SAR Carlos José Santos ● 1SAR António Ferreira da Silva ● 1SAR João Manuel da Silva Gomes ● 1SAR Helder Pires Aranha ● 1SAR António Fernando Sousa ● 1SAR Francisco Fialho Valadas Cerdeira Querido ● 1SAR Rui Duarte Alves ● 1SAR Manuel Rosa Silvério ● 1SAR António Manuel de Almeida Cruz ● 2SAR Júlio Paulo Bastos Pinheiro ● CAB Armando Luís Mendes Ferreira ● CAB Luís Ventura Mendonça ● CAB Luís Filipe da Silva Martins ● CAB Pedro Manuel Fidalgo Granja ● CAB Adelino António Carvalho Pereira ● CAB José Manuel Ribeiro ● CAB José Luís Monteiro Nunes ● CAB Jaime da Silva Campos ● CAB António Manuel Ferreira Pitacho ● CAB José Ferreira dos Santos ● CAB Mário João Estevens dos Santos ● CAB Francisco Acúrcio Fernandes Marcos ● CAB Diamantino Rosário de Matos ● CAB Luís Miguel Madeira Jeremias ● CAB Helder José Mira Ripado ● CAB Rui Manuel Gouveia Pinto da Lapa ● CAB José Ferreira da Silva ● CAB Joaquim Manuel Caeiro Franco.

REFORMA

● CMG Luís Filipe Vidigal Aragão ● SMOR Manuel António de Almeida ● SCH Hercílio Tavares ● SCH Duarte Francisco da Paixão ● SCH Joaquim de Jesus Faria ● SAJ António Frágoso Coelho ● 1SAR Alberto Luís Barata da Costa ● 1SAR Henriques Marques Saramago ● CAB João António Farias Santo Mestre ● CAB Silverio Vieira Nunes.

FALECIMENTOS

● CMG SEF REF José Mendes Teodoro ● CFR AN João Manuel de Sousa Abreu Freire ● 1TEN SG REF José Dario Correia de Matos ● SAJ FZ Didier Gonçalves dos Santos Pereira ● 1SAR FZ REF Francisco das Neves Hermínio ● 1SAR A REF Egídio Frederico Santana ● CAB E REF Alfredo de Azevedo Castro ● CAB A REF Humberto de Melo Borges ● CAB TFD REF Joaquim Barros Tomé ● CAB CE REF Horácio Ferreira Batalha ● CAB CM REF Joaquim da Silva Torres.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

33. DOIS SANTOS DA COMPANHIA DE JESUS

As imagens de Santo Inácio de Loyola e São Francisco Xavier contam-se dentro as mais preciosas peças do nosso Museu de Marinha, representativas de um estilo artístico muito peculiar e de um notável momento histórico do país. Foram esculpidas na Índia, no século XVII, e pertenceram a um dos conventos de Diu (S. Domingos, Santa Mónica ou S. João de Deus), extintos em 1834. Nessa altura ficaram à guarda da confraria de Nossa Senhora do Rosário, depositadas no armazém da Igreja Matriz de Diu, de onde vieram para Lisboa e entregues ao Museu de Marinha, em 1956. São duas figuras em madeira exótica, de grande expressividade e requinte, características de um estilo derivado do maneirismo italiano surgido em Portugal na segunda metade do século XVI, e levado ao Oriente e Brasil pelos padres da Companhia de Jesus.

Santo Inácio de Loyola é a figura mais alta (ci. 1,73m) e está representado com o ar grave de um mestre pedagogo, severo no gesto mas suave no olhar. A sua imagem inspira o respeito que suscita o homem experiente e sábio, seguro da sua mensagem e com uma bondade paternalmente compreensiva. Como é sabido, foi ele o fundador da Companhia de Jesus, no século XVI, e a sua vida passou por uma variedade de experiências que vão do soldado valente, ansioso na precariedade que sente na vida, até ao sentido apostólico de uma igreja desmoralizada e em crise, com grande dificuldade em enfrentar os movimentos da reforma protestante, que são – para além de tudo – a emergência de uma rotura cultural. E esta representação deixa fluir esta mesma vivência, na sua parte madura, quando a decadência do corpo ferido em combate reclama a imortalidade do espírito, e projecta o homem para a acção missionária. É como se na pregação da mensagem de Cristo realizasse o sonho da ressurreição. O homem vai-se fazendo santo na acção apostólica, libertando-se da agonia da morte em cada leitura, em cada pregação, em cada palavra dada. Por isso Santo Inácio se apresenta como o professor perfeito, no gesto e na expressão. Tem na mão esquerda o livro da regra da ordem (representação tradicional do santo), e está vestido com a sotaina de burel, com um pregueado minucioso (muito à maneira desta fase artística, em que desponta já o barroco), cingida na cintura por um fio grosso, e apertada no peito com uma abotoadura até ao colarinho.

S. Francisco Xavier um pouco mais baixo que Santo Inácio e, por isso, a sua estátua apenas tem 1,68m, o que denota a intenção do artista num certo realismo da representação e sugere uma orientação comum na elaboração das duas esculturas. Contrariamente ao que é costume na imagética indo-portuguesa – que o representa com uma certa idade e barba severa – esta figura é a de um jovem glabro que olha lacrimoso para o céu, à espera de uma ventura. Dizia-se na Índia que falava pouco, mas as suas poucas palavras eram sempre comoventes ao ponto de suscitarem lágrimas. E ele próprio se comovia no enleio da pregação, facto que popularizou a sua representação a olhar para o céu e com o rosto em lágrimas. Também está vestido com sotaina da ordem, com um roquete de franja bordada e uma estola própria para os actos litúrgicos, que o santo segura com ambas as mãos.

S. Francisco Xavier é o *Apóstolo da Índia*, adoptado pelos portugueses e popularizado por todas as missões religiosas do Oriente, visto como o paradigma da abnegação em benefício da mensagem religiosa. Nasceu no castelo de Xavier (Navarra) e era filho de uma família com algumas posses, mas viveu uma infância devassada pela guerra que lhe causou grande angústia e desassossego. Com menos de vinte anos estudava em Paris onde conheceu Santo Inácio cujas palavras o fascinaram. Em 1540 veio para Lisboa e, no ano seguinte, partiu para a Índia onde foi Superior da Companhia de Jesus. Passou por Goa, Cochim, Ceilão, Malaca, Japão (onde foi recebido pelo imperador) e China. Morreu a 3 de Dezembro na ilha de Sanchoão (China), onde foi desembarcado muito doente, na companhia de um dos seus discípulos orientais, e o corpo foi transferido para Goa, onde a veneração do seu túmulo ultrapassou os limites do mundo cristão. Foi com a ida de S. Francisco para a Índia que ali entraram os jesuítas, alargando-se a sua acção em poucos anos e devendo-se-lhes a criação de variadíssimas escolas e colégios, hospitais, núcleos de pregação e apoio social, criação da primeira oficina de imprensa e publicação de livros. De forma que a pregação jesuíta sempre tomou a imagem do santo como modelo da sua acção levando a que se tornasse uma das figuras mais importantes do culto cristão no Oriente. Santo Inácio surge nos conventos e igrejas da Índia porque é o fundador da Companhia de Jesus, mas a Companhia de Jesus só ganha a notoriedade que teve, graças à figura de S. Francisco Xavier.

Juntamente com o culto mariano, a paixão e morte de Cristo (que encerra em si a imagem da imortalidade, pela ressurreição), o tradicional Santo António (companheiro de todas as viagens portuguesas), S. Francisco de Assis, os dois santos da Companhia de Jesus foram dos mais populares do hagiológico indo-português, de que existem várias imagens de maior ou menor valia. Estas que agora pertencem ao Museu de Marinha são das mais notáveis, pela riqueza da própria escultura e pela qualidade artística, fazendo com que já tenham sido apresentadas em diversas exposições nacionais e internacionais.

Património Cultural da Marinha

Pecas para Recordar

33. DOIS SANTOS DA COMPANHIA DE JESUS



